دار الوحدة

التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط

من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي



تأليف

دكتور علي محمود فهمي

ترجمة

دكتور قاسم عبده قاسم


التنظيم البحري الإسلامي
في شرق المتوسط
من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي



التنظيم البحري الإسلامي في شرق المتوسط

من القرن السابع حتى القرن العاشر الميلادي

تأليف

دكتور علي محمود فهمي

ترجمة

دكتور قاسم عبده قاسم

دكتور

دار الوحدة

مقدمة المؤلف

يحوى هذا الكتاب دراسات في التنظيم البحري الإسلامي في شرق البحر المتوسط منذ القرن الأول الهجري حتى القرن الرابع/ من السابع حتى العاشر الميلادي. وفي حدود علمي لم يظهر كتاب مثله حتى الآن؛ سواء باللغة العربية أو غيرها من اللغات. ففي سنة ١٨٨٠ م أكد فستنفيلد **Wüstenfeld** في تقريره إلى جامعة جوتنجن **Göttingen** أنه لم تتم أية دراسة مترابطة عن النشاط البحري الإسلامي. وفي سنة ١٩٤٦ م أكد جاتو **Gateau** هذه الحقيقة في «**Revue Africaine**» مشيراً إلى أنه ربما كان نقص الوثائق يشكل عقبة في سبيل من يريد أن يلج هذا الميدان للبحث. ومن اللافت للنظر حقا أنه لا توجد دراسة جادة ومفصلة عن الموضوع؛ ويرجع هذا إلى حد كبير الى حقيقة أن المادة المتعلقة بهذا الجانب الخاص من جوانب السيادة الإسلامية مبعثرة على نطاق واسع للغاية.

ومن ثم فإن الموضوع قد توارى في غياهب الضبابية الشاملة، وليس من قبيل المبالغة أن نقول إن الباحث يغامر بأن يضل طريقه في تيه مظلم. واكثر المواد إثارة هي تلك التي ترقد في ثنايا النصوص العربية التي كتبها المؤرخون والجغرافيون والرحالة المسلمون في العصور الوسطى. وتعتبر البرديات من أهم الوثائق التي ساهمت إلى حد كبير في معرفتنا بالشئون البحرية، كما أنها ألقت ضوءاً ساطعاً على تاريخ مصر البحرية. ومن خلال الوثائق الجديدة واعادة تقييم للوثائق القديمة، أصبح سبيل الدراسة النقدية ممهداً أمامنا.

وإني لأعترف بالفضل تجاه المساعدة القيمة التي لقيتها من الاستاذ برنارد لويس الاستاذ في مدرسة الدراسات الشرقية بلندن والذي منحني كل التشجيع إبان إعداد هذا الكتاب. كما كانت النصائح الودودة التي قدمها الاستاذ جنكنز **R. J. H. Jenkins**، في كلية الملك **King's College**، ذات قيمة لا تقدر. كما أني أدين للسيد هيل **T. Hill**، والآنسة توماس **L. G. Thomas** لقيامها بترجمة النصوص من المؤلفات الألمانية، والسيد دوللي **R. H. Dolley** الذي تولى ترجمة النصوص اليونانية. كما أن أمناء مكتبات مدرسة الدراسات الشرقية بلندن، والمتحف البريطاني قد سهلوا دراستي للغاية بفضل مساعدتهم ومجاملتهم الرقيقة. فقد كانت الكنوز الموجودة

تحت رعايتهم هي الأساس الذي بني عليه هذا الكتاب. ومحال أن اعدد جميع الأسماء، ومنهم دارسون من شتى الأوطان، لم يتوانوا في تقديم الاجابات على استفساراتي حول موضوعات تدخل في نطاق تخصصهم الدقيق.

وأخيراً، فإنني أدين بالكثير لصديقتي الآنسة مارجريتا كيرباي **Margaretta Kirby** لقراءتها الحاذقة لمخطوط هذا الكتاب.

ع. م. فهمي

لندن. نوفمبر ١٩٤٨

مدخل

مسح المصادر:

مما لا شك فيه أن دراسة المصادر الأولية المتاحة يعتبر مدخلاً مناسباً للدراسة. وإذا كانت دراسة الكثير من هذه المصادر قد تمت بالفعل، فإن هذا لا يعني بالضرورة أنها قد قيمت على نحو سليم. فقد يسرت المعلومات الجديدة التي كشف عنها النقاب - وبعضها يستخدم هنا للمرة الأولى - سبيل تحقيقها على نحو اكثر عمقا. وهو الأمر الذي قد يؤدي إلى عملية اعادة تقييم مثمرة لقيمتها.

١ - البردي:

إن أول وأهم المصادر هي البرديات. ومن المعتاد أن يؤخذ المصطلح الفني ببيرولوجي Papyrology، الذي يعني علم أو دراسة هذه الوثائق بجميع اللغات، بمعناه المحدود الذي يدل على البردي اليوناني الذي ينتمي إلى الفترة الإغريقية - الرومانية من التاريخ المصري.

فمنذ غزو الاسكندر لمصر سنة ٣٣٢ق.م حتى الفتح الإسلامي في منتصف القرن السابع الميلادي، كانت لغة البلاد الرسمية هي اليونانية، وظلت أداة المكاتبات الحكومية على مدى ما يقرب من قرن من الزمان. ولكن وجودها بات مهدداً باللغة القبطية من ناحية، وباللغة العربية من ناحية ثانية. وسرعان ما حلت اللغة العربية محلها تاركة إياها تذوي وتموت. ويمكن القول بأن استخدام اللغة العربية قد بدأ بعد الفتح مباشرة، وربما

واكب الفتح نفسه. وهو ما يعني أن استخدام اللغة العربية قد بدأ فعلا قبل حوالي نصف قرن من التغيير الرسمي. وعلى الرغم من هذا فإن المتخصص في دراسة البردي يهتم بفك طلاسم البردي اليوناني اكثر من اهتمامه بالكشف عن مكنونات البرديات القبطية أو العربية، مع أنه لا يهمل الدليل المستمد من الوثائق المعاصرة؛ قبطية كانت أم عربية؛ إذ أنها تمدنا بمعلومات هامة في بعض الأحوال.

وقد جرت العادة على اعتبار ضفتي نهر النيل موطنا للبردي، وبالتالي مركزاً لصناعة مواد الكتابة المستخرجة منه؛ سواء في العصور القديمة أو في العصور الوسطى. وفي أعقاب الفتح الإسلامي لمصر استمرت زراعة البردي وتصنيعه في مصر إلى أن أدى انتشار الورق على نطاق واسع إلى تدهور هذه الصناعة. فمع فتح مصر صارت الكميات المتوفرة من البردي اكبر من ذي قبل، كما أن الخلفاء استخدموه في جميع مكاتباتهم الرسمية. وقد عرف ورق البردي في اللغة العربية باسم «القرطاس». وقد انتهجت دواوين مصر وبلاد الشام النهج نفسه، واعتمدت عليه اعتماداً كلياً[١]. وبمنتصف القرن الثاني الهجري (٨ م) بات بوسع بعض البلدان أن تضمن الحصول على حاجتها من الورق[٢]. وكانت هناك فترة إنتقالية استمرت حتى أواخر القرن الرابع الهجري (١٠ م) ظل البردي أثناءها يستخدم بجانب الورق. وعلى أية حال فإن ورق البردي قد مر في ذلك الوقت بمرحلة تدهور كمي وكيفي في آن واحد[٣]. وذلك باستثناء مصر التي ظلت موردا للبردي طالما كان هناك طلب عليه[٤]. ثم لم يلبث العالم أن اعترف بمزايا الورق وتفوقه على البردي، وربما يكون تصنيع البردي للكتابة قد توقف خلال القرن الرابع الهجري (١٠ م)، على الرغم من أنه ظل يستخدم في أحيان متقطعة[٥]. وقد اختفت

---

(١) البلاذري، فتوح البلدان، ص٤٦٥.

(٢) الثعالبي، ص٩٧.

(٣) Margoliouth, Arabic Papyri, XI; Mez, 468, n. 9; Thompson, E.B., XVII, 229, 248.
Grohmann, C.P.R., Bd. I, Teil I, 29–32, Karabacek, 14.

(٤) انظر السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٣٨.

(٥) المقريزي، الخطط، جـ١، ص٩١.
Karabacek, 10–12; Carter, 98

أوراق البردي المؤرخة تماما في سنة ٣٧٠ هـ /٩٨١ م[١]، على حين بدأت الوثائق الورقية المؤرخة تظهر سنة ٣٠٠ هـ /٩١٢ م.

أ) البردي اليوناني - الروماني:

مع غروب شمس القرن التاسع عشر باتت مصر أرضاً جاذبة، من طراز فريد، لعلماء البردي. وشهد «عصر البردي» بدايته الحقيقية بعدة اكتشافات في الفيوم تمت بإشراف الدكاترة هوجارت Hogarth وجرنفل Grenfell، وهنت Hunt حيث تمت عدة انجازات في شمال الفيوم. وكانت النتائج حافزا إلى إنجازات جديدة كشفت عن موجودات هامة في البهنسا[٢]. ومنذ ذلك الحين لم يتم اكتشاف مثل هذا الموقع الهام.

وقد زادت قيمة البردي بشكل عام، واستخدم كأساس تقوم عليه أية دراسة في تاريخ مصر في العصر اليوناني/ الروماني. وفي سبيل الوصول الى فهم كاف للتنظيم البحري في ظل الخلافة الباكرة، ولكي نفهم النشاط الجم للخدمة المدنية، بما في ذلك وسائل تجنيد البحارة والعمال البحريين، يجب أن نرجع القهقري إلى الفترة البيزنطية، التي كانت بدورها وريثاً للأيام البطلمية والرومانية. ومن حسن الطالع أن البرديات المعاصرة لتلك الفترة[٣] تساعدنا على شرح نظام الإلتزام الذي من خلاله صارت الخدمة المدنية أشد وطأة تحت الحكم البيزنطي. ذلك أن تولي الابن للوظيفة العامة التي كان أبوه يليها قد طبق بصرامة شديدة، بل إنه يمكن أن يكون قد اتبع في حالة البحارة الذين كانت خدماتهم ذات أهمية حيوية في نقل القمح إلى روما أو الى القسطنطينية.

ويتفق المؤرخون والباحثون العاملون في تاريخ مصر العربية عامة على أن العرب قد واصلوا العمل بالنظام البيزنطي بشكل يكاد يكون كلياً. وعلى أية

---

(١) Margoliouth, Ibid, No 63, 181. Cf. Mez. 468.

(٢) انظر ملحق رقم ١.

(٣) عن الوثائق المتعلقة بالتنظيم البحري في مصر اليونانية/الرومانية انظر:
P. Amherst; P. Cairo, Maspero; P. Goodspeed; Nicole, P. Geneve; Kenyon; P. Lond., I, II, III; P. Oxy.; Crum and Bell, Wadi Sarga; Hant, P. Ryl.; Miligan, Greek Papyri.
كما أن النصوص الأدبية المتعلقة بالفترة موجودة في: Oldfather, Greek Texts.

حال، فإن هذه المقولة تحتاج إلى تعديل في عدة نقاط هامة شأن جميع الأمور التي تتخذ شكل العموميات. ذلك أن المكانة التي أحرزتها القوة البحرية البيزنطية في البحر المتوسط وتنظيمها البحري قبل الإسلام تكشف عن تلك العوامل التي نبذها العرب جانبا، كما تكشف عن العوامل العربية الخالصة التي أسهموا بها في التنظيم البحري. وبسبب هذه المجموعة المزدوجة من العوامل تميزت مصر في ظل الحكم العربي عنها أبان العصور السابقة.

ب) أوراق البردي العربية ومجموعة أفروديتو:

لقد تقدم علم البردي العربي تبعا لتقدم علم البردي بشكل عام. ففي سنة ١٨٢٥ تزايد الاهتمام بظهور برديتين عرفتا بأنها خطابا مرور (جواز)، وهما ترجعان الى سنة ١٣٣ هـ وقد نشرهما سلفستر دي ساسي Silvester de Sacy في «Journal des Savans». وفي سنة ١٨٢٧م ظهر خطاب مماثل، نشره دي ساسي في «Journal Asiatique»[١]. وكان كراباسك[٢] Karabacek هو أول من قام بدراسة علم البرديات العربية، بيد أنه بسبب ضيق الوقت لم يعمل في المجموعة التي أرسلت إلى مكتبة جون ريلاندز John Rylands. وقد حقق مرجليوث هذه المادة في كتابه «Catalogue of Arabic Papyri»[٣]. ولكن العمل فيها لا يعتد به. واذا ما أخذنا في اعتبارنا كمية المادة التي جمعها جروهمان، فإن هذه الكمية الكبيرة تراكمت وزادت في سرعة فائقة. وهو يكشف عن المناهج والمشكلات التي تعترض علم البرديات في ثلاث مقالات هامة[٤]. والمجموعة التي تعطينا أفضل فكرة عن طبيعة هذه الوثائق هي « البرديات العربية في المكتبة المصرية ». فكل بردية في المجموعة تم وصفها وترجمتها، كما وضعت الملاحظات الخاصة بها، وارفقت بها صورة فوتوغرافية طبق الأصل[٥]. وقد أخذ جروهمان، الذي يعد أبرز المتخصصين في هذا

---

(١) Becker, P.S.R., 1-6, and Grohmann, C.P.R., Bd., I, Teil I, 1-17.
وقد قدم مسحاً شاملاً لعلم البرديات العربية حتى سنتي ١٩٠٦ و١٩٢٤.

(٢) عن تقييم كرباسك كباحث انظر Becker, Der Islam, X, 233-38.

(٣) Preface, IX.

(٤) Aperçu de Pap. Arabe, 23-95; Archiv Orientalni, V, 1933, 273; VI, 1933, 125; 1934, 377; Museon, L II, 199, 325-336.

(٥) ثمة ملخص تفصيلي لهذا العمل في: Revue des Etudes Islamiques, 1940, A 77-A 79

المجال، في نشر المخزون الكبير في ڤيينا، والتي تعرف إجمالا باسم Papyrus Erzherzog Rainer بطريقة علمية منظمة[١]. أما المجموعات الأقل أهمية فقد تم نشرها هي الأخرى[٢] وتهتم اعمال دي ساسي De Sacy، ومركس Merx، وموريتس Moritz[٣]، وكايتاني Caetani بالجوانب الخطية. ولا جدال في أن البرديات العربية تحتاج إلى علماء من أمثال جروهمان وبيكر.

أما أهم الاكتشافات على الإطلاق فهي مجموعة البرديات المعروفة باسم مجموعة أفروديتو فعلى مسافة تقرب من سبعة كيلومترات جنوب، غرب طما في صعيد مصر توجد بلدة صغيرة هي كوم أشقوه، التي عرفت في العصور القديمة باسم Aphrodito. وكان المصريون القدماء قد أسسوها تحت حماية حاتور. وقد ربط الإغريق هذه الربة بأفروديتي، ولذا غيروا اسم البلدة على اسم الربة الإغريقية. وفي ظل الإسلام اكتسبت هذه البلدة أهمية بوصفها عاصمة لاحدى الكور (ومفردها كورة، وهي تقسيم اداري عربي)، وظلت كذلك حتى العصر الفاطمي حين تم إلغاء هذا النظام الإداري[٤].

وفي سنة ١٩٠١ م، وأثناء حفر احدى الآبار، اكتشف بعض العمال كومة كبيرة من البرديات ولم يعيروها سوى قدر ضئيل من الاهتمام حتى تحقق أخو عمدة القرية من أهميتها فحمل الجزء الاكبر منها. وتبعه في ذلك آخرون. ولكن ما أن علمت السلطات بالاكتشاف حتى تولت الشرطة المسئولية. وعلى أية حال، فإن الوقت كان قد فات لأن البرديات اختفت. ويبدو أن بعضها قد أحرق على حين تم إخفاء البعض الآخر مؤقتا حتى يحضر العملاء لشراء كل ما يمكنهم أن يضعوا أياديهم عليه[٥]. وقد ذهبت معظم البرديات إلى المتحف البريطاني، كما ذهبت برديات كثيرات الى هايدلبرج وستراسبورج وروسيا، على حين بقي جزء لا بأس به من المجموعة بالقاهرة.

---

(١) C. P. R., Bd- I, Teil I.

(٢) Grohmann, Der Islam, XXII, 1 sq.; Archiv Orientalni, X, 1938, 149-162.

(٣) Moritz, Ar. Pal. وعلى الرغم من أن عنوانه «الخطوط العربية القديمة» فإنه ليس سوى تجميع لعينات من الكتابة العربية.

(٤) Toussoun, Geographie de l'Egypte, I, XIV.

(٥) انظر Abbat, 7 sq.

وأول تقرير عن البرديات المكتشفة هو الذي كتبه جيبل Guibell في سنة ١٩٠٢. ثم ظهر كتاب «الخطوط العربية القديمة «Arabic Palaeography» لمورتيز[١] في سنة ١٩٠٥م. وقد قدم ثلاث نسخ طبق الأصل لخطابات عربية موجهة من الوالي قرة بن شريك إلى باسيلوس صاحب أشقوة. أما أول نشر قيم لجزء من المجموعة فقد ظهر بعنوان «Papyri Schatt Reinhardti»، وهو الذي كتبه بيكر مضمنا إيّاه الخطابات الموجهة من قرة، وهي الخطابات العربية الموجودة ضمن مجموعة هايدلبرج وستراسبورج، إلى جهات مختلفة في كورة أشقوة. وثمة بحوث هامة أخرى تتابعت بسرعة. ونشر بيكر بعض البرديات العربية المحفوظة في المتحف البريطاني[١] في سنة ١٩٠٧م. وفي السنة التالية شارك بل[٣] بمقالة عنوانها «The Aphrodito Papyri». وفي سنة ١٩١٠ قام بدراسة شاملة للمجموعة بأسرها باستثناء الوثائق العربية[٤]. وبعدها بسنة نشر بيكر[٥] بعض برديات عربية من المكتبة المصرية في القاهرة والمتحف العثماني في استنبول. كما أن بل[٦] أخرج أول حلقتين في ترجمته لمجموعة أفروديتو من البرديات اليونانية الموجودة في المتحف البريطاني. ومن سوء الطالع أن نشبت الحرب العالمية الأولى وتسببت في ركود البحث العلمي. ولكن في سنة ١٩٢٦م ظهرت لبل مقالة عنوانها «Two official letter of the Arabic Period»[٧]. كما أنه استمر في ترجمة برديات أفروديتو[٨]. وبعد ذلك بسنة واحدة نشرت مقالته المعنونة «The administration of Egypt unde the Umayyad Khaliphs»[٩] وكانت هذه ورقة بحث قدمت إلى مؤتمر المستشرقين في اوكسفورد. وقد حاول بل في هذه المقالة أن يرسم صورة للإطار العام للإدارة في مصر تحت حكم الخلافة الباكرة. وأن يوضح مدى ما أخذه

(١) Z.A., XX, 94-102.

(٢) P.A.F.; Z.A., XX, 68-104

(٣) J.H.S., XXVIII, 97-120

(٤) P.Lond., IV.

(٥) Der Islam, II, 245-68; 359-71; Z. A. XXII, 137-154.

(٦) Der Islam, II, 269-83, 372-84; III, 132-40; IV; 87-96.

(٧) J.E.A., XII, 265-81

(٨) Der Islam, XVII, 4-8

(٩) Byz. Zeit, XXVIII, 278-86

العرب عن البيزنطيين، وماهية التغييرات التي جاءوا بها، وذلك لكي يقيم مدى نجاحهم في مهام الحكم الرئيسية.

وتتكون برديات أفروديتو من قسمين رئيسين؛ الخطابات والتقارير. أما الخطابات، وكلها موجهة من الوالي فتنقسم بدورها إلى مجموعتين؛ إذ أن بعضها موجه إلى الرعية، بيد أن العدد الاكبر منها مرسل إلى باسيلوس الحاكم المحلي لبلدة أفروديتي. وكان قرة بن شريك[١] حاكما معظم الوقت بدرجة تجعلنا نرجح أن تكون جميع الخطابات المؤرخة صادرة منه. اما الخطابات التي نشرها بل فكلها مكتوبة باللغة اليونانية مما يميزها عن الخطابات المماثلة المكتوبة باللغة العربية والتي نشرها بيكر[١]. وقد يوحي هذا بأن الخطابات نفسها قد أرسلت في لغتين. وتكشف تلك الخطابات التي بقيت على حالتها العنوان، كما توضح تاريخ الاستلام واسم حامل الرسالة، فضلا عن موضوعها الذي سجل موظف الإدارة في أفروديتو مذكرة عنه. وفي بعض الأحيان توجد بعض ملاحظات باللغة اليونانية، وأحيانا باللغة العربية، وهي ملاحظات دونها موظف الادارة[٢].

قيمة البرديات:

كانت دراسات كرباسك تهدف إلى ايجاد تفسير تاريخي للوثائق، على حين كشفت جهود بيكر وبل المشتركة عن معلومات قيمة للغاية تتعلق بتاريخ مصر الإسلامية، وذلك من خلال دراسة بيكر للبرديات العربية في مجموعة أفروديتو، ومن خلال دراسة بل للنصوص اليونانية في المجموعة نفسها.

وتبدو شمولية الخدمة المدنية، كجزء من مركزية الحكم الإسلامي في مصر، واضحة من خلال الرسائل الموجهة إلى باسيلوس رئيس قرية أشقوة. إذ أن

(١) قرة حاكما على مصر من ربيع الأول سنة ٩٠هـ حتى ربيع الأول سنة ٩٦هـ (يناير ٧٠٩/ ديسمبر ٧١٤م) والتراث المكتوب الذي خلفه المؤرخون المسلمون يصوره كحاكم شديد الوطأة صار طغيانه مثالا على الغلظة واللاإنسانية. أما برديات أفروديتو فتظهره في صورة رجل الدولة القدير العامل تحت راية النظام الأموي العملي. عن تاريخه انظر. ابن عبد الحكم، ص٢٣٨ وما بعدها؛ الكندي، الولاة ص٦٣ - ص٦٦. وكذلك.
Abott, 57–59; Lammens, Gouverneur Omaiyade.

(٢) انظر:
Becker, P.A.F.; Z.A., XX, No. IX, 88; Bell, Der Islam, III, No 1408, 132.

(٣) Bell, J.H.S., XXVIII, 99 sq.

محتويات الرسائل غالبا ما تتعلق بالضرائب. وفي تتبعنا لنظام الضرائب في مصر إبان القرن الهجري الأول/ السابع الميلادي كان من الضروري أن نرجع القهقري إلى النظم والمؤسسات القديمة في الامبراطورية الرومانية وقد أمدتنا البرديات' العديدة بفكرة واضحة عن الموقف خلال الفترة السابقة على الفتح الاسلامي.

وبالنسبة لهذه الدراسة، فإن ما يهمنا هي الاشارات الدائمة في كل من الخطابات والتقارير والتي تعطينا تفاصيل ذات أهمية حيوية عن تنظيم الأسطول تحت حكم الخلفاء الأوائل. فقد ورد ذكر أول دار لصناعة السفن في مصر. كما تحدثت البرديات عن عمليات تنظيف وصيانة السفن. واصلاحها أو بنائها. وثمة إشارات عديدة إلى المواد المستخدمة في بناء السفن مثل الأخشاب والحديد اللازم لصناعة المسامير، وحبال المرساة، والحشايا والوسائد. وتلقي إحدى الرسائل البردية الضوء على صناعة الحديد في تلك الفترة. لقد كانت الخطط تعد لتنظيم الأسطول وتوزيع وحداته، وقيادته والغارات التي ينبغي أن يشنها على الشواطىء البيزنطية كذلك يرد في البرديات ذكر بعض الضرائب الحكومية الخاصة للحفاظ على الاسطول وادارة الخدمة المدنية. وتكشف هذه الإشارات عن أن مبدأ التجنيد الإلزامي والخدمة الوراثية قد طبق في الأسطول مثلما كان يطبق في الوظائف الأخرى. أما الطرق التي اتبعت لتجنيد البحارة وأجورهم والإجراءات التي تضمن قيامهم بأعمالهم فهي واضحة. وبالإضافة إلى البحارة يرد ذكر الاعفاءات التي كان المقاتلون يتمتعون بها بوصفهم رجالا تميزوا عن المجذفين، وموجهي الدفة (الدومنجية)، كما ورد ذكر أجور العمال من أمثال النجارين والقلّافين (الذين يقومون بحشو ما بين ألواح جسم السفينة بالألياف والقطران)، والحدادين، فضلا عن العمال غير المهرة. كذلك كان ينبغي اتخاذ الإجراءات التي تضمن وصول المؤن والامدادات، بما في ذلك الخبز والزبد والملح والزيت، اللازمة للسفن ولأسطول الغزو. كما تشير البرديات أيضا إلى فرار بعض البحارة وهو الأمر الذي سيظل محل اهتمام كبير لا سيما اذا ما عرفنا سبب هروبهم. فقد طبِّق نظام الجوازات، وقد تم نشر البرديات التي تتعلق بالإذن بالبقاء في البلاد أو السفر إلى الخارج.

وجميع هذه الحقائق الواردة في البرديات مستمدة من مطالب الحياة اليومية الملحة بشكل يجعلها تختلف عن أية وثائق رسمية أخرى. وهي تمتاز على كافة التقارير، إذ أنها مذكرات حقيقية تمدنا بدليل وثائقي موضوعي، كما أنها تناسب تماما البحث في الحقائق العلمية التي يزعم التاريخ أنه يجعلها هدفاً له. كما أنها تختلف عن المصادر الأدبية من حيث أنها لا تعطينا مجالا للشك وقيمتها بالنسبة للمؤرخ لا يمكن تقديرها فضلا عن أنها ذات أهمية غير عادية. إذ أن المؤرخ يتمسك بهذه البرديات كأساس مرجعي يقوم عليه بحثه، إذ لا شك في كونها مصدراً أولياً للمعلومات. وكما يقول كنيون «Kenyon»[١] في كل من قسمي الفيلولوجي والتاريخ على السواء، تتألق أهمية البرديات، ليس من حيث أنها تكشف عن حقائق ذات أهمية قصوى مثل تجميع التفاصيل الصغيرة، التي لا تحمل أهمية في حد ذاتها، بيد أنها، ككل، تشكل أساسا يمكن للمؤرخ أن نقيم استنتاجاته عليه».

ومما لا شك فيه أن الوثائق تمثل شيئا فريدا في التاريخ الإسلامي الوسيط من حيث أنه لم يوجد في بقعة واحدة مثل هذا العدد الكبير من الوثائق التي تغطي فترة زمنية قصيرة نسبيا. أما قيمة هذه الوثائق بالنسبة للقوة البحرية الاسلامية فلا يمكن تقديرها. والمثال على مدى قيمتها هو الخطاب رقم ١٣٩٣[٢] الذي نشره بل بين خطابات قرة بن شريك غير الكاملة وغير المؤرخة. وهذا الخطاب تنقصه البداية والجانب الأيمن منه، ولكن الجزء المنشور منه أوضح أنه يتعلق بتجنيد البحارة والعمال المهرة؛ إلى جانب المؤن اللازمة لهم وللاسطول الغازي. ولكن التفصيلات لم تكن واضحة بسبب الشذرات الضائعة. وفي بعض الأحيان نجد أن المعلومات قد صارت بمتناولنا بطريقة غير متوقعة. فقد تم اكتشاف جزء من الشذرات المفقودة بين مجموعة من البرديات اشتراها المتحف البريطاني سنة ١٩٢٤م، وفي مشتريات السنة التالية تم اكتشاف جزء آخر، وكان هذا هو الجزء الذي اكمل الخطاب بالفعل. وقد قام بل بترتيب القطع مع بعضها، وعلى الرغم من أن بداية الخطاب ماتزال مفقودة، فمن السهل الآن أن نقرأ نصا غير منقطع. وقد

(١) Quoted by Oldfather, Preface, V.

(٢) Bell, P. Lond., IV, 65-66; J.E.A., 279.

نشره بل، وعلى الرغم من أنه يضيف القليل من المعلومات الجديدة عن الإدارة الاسلامية، والتي يمكن أن نجدها في النصوص الأخرى، فإن قيمته الكبرى تتمثل في التفاصيل التي يمدنا بها عن تجنيد الرجال وجمع المؤن اللازمة للغارات السنوية التي كان الاسطول يشنها تحت حكم الخلفاء الأمويين ضد الامبراطورية البيزنطية وتوابعها.

المصادر التاريخية والجغرافية وغيرها:

لم يخلف المسلمون أي تقارير عن نشاطهم البحري. إذ أن المؤلفات التاريخية الكبرى للكتاب العرب[١] تتضمن إشارات إلى ركوب البحر. بل إن الكتابات الأوسع مجالا ترسم صوراً مختصرة. أما الجغرافيون والرحالة[٢]، فإنهم يسدون إلى حد كبير الثغرات التي تركها المؤرخون وغالبا ما يمدوننا بالمعلومات عن الشئون البحرية. كذلك كان بعضهم مؤرخين في الوقت نفسه علّها تحتوي كثير من المؤلفات التاريخية على كم معين من المعلومات الجغرافية. وتتمثل صعوبة هذه الدراسة في حقيقة أنه يجب الإطلاع على كثير جدا من مؤلفات أولئك الكتاب. ومعظمهم وارد في قائمة المصادر، ولكن هذه الدراسة ارتبطت بأهمهم. وقد بدا لنا أن من الأفضل أن نقسمهم إلى مجموعتين: أولئك الذين يهتمون أساسا بالمسائل البحرية في مصر وبلاد الشام وشمال أفريقيا، وأولئك الذين يساعدون على دراسة أنماط السفن الحربية الاسا مية في البحر المتوسط، وطواقمها والمسئوليات المنوطة بمختلف الفئات البحرية. وعلى أية حال، فقد ورد ذكر أسماء السفن في مواضع مختلفة من مؤلفات بعض كتاب المجموعة الأولى، وهو الأمر الذي يساعدنا على استكمال المعلومات التي أمدنا بها كُتَّاب المجموعة الثانية، وبذلك تصبح الدراسة الشاملة أمراً ممكنا.

المجموعة الأولى:

ثمة مصدر أولي عن تاريخ مصر البحري هو تاريخ بطاركة الكنيسة

---

(١) عن كتابة التاريخ عند المسلمين انظر Margoliouth, Arabic historians; Gibb, E. I., Supp., 233-45.

(٢) أفضل مسح للأدب الجغرافي هو الذي قام به كرامرز Kramers, E. I, Supp., 61-73 وانظر أيضا: Legacy of Islam, 79-108; Bartald, Preface to Amir Abûl-Hârith, 3-44; Mieli, 79 sq.; Sauvaget, Introduction, 42 sq.

المصرية، وهو قائم على أساس من الوثائق اليونانية والقبطية التي تعالج الفترة الباكرة[١] وقد كتبه المؤرخ ساويرس أسقف الأشمونين (ت أواخر القرن ٤ هـ/ ١٠ م)[٢]. وقد نشر إيفيت Evettes الجزء الأكبر منه، أما الجزء الذي نشره عبد المسيح وبيرمستر Burmester فهو مأخوذ عن مخطوط بمكتبة المتحف القبطي بالقاهرة[٣]. ويقدم لنا هذا الكتاب معلومات هامة عن دور صناعة السفن المصرية، والمصروفات البحرية، والخدمات البحرية، والجوازات، وهو ما يدعم المادة التي تقدمها لنا البرديات.

وأول تقرير شامل عن الفتح الإسلامي لمصر والمغرب هو الذي يمدنا به ابن عبد الحكم[٤] (ت ٢٥٧ هـ /٨٧١ م) وهو مصري المولد والإقامة. والأجزاء التي تعالج الفتح الإسلامي بقيادة عمرو بن العاص، وأول استقرار للمسلمين في الفسطاط والجيزة، فضلا عن التنظيم الذي تم في عهد كل من عمرو. وعبد الله بن أبي السرح، تساعدنا في تحديد موضع أول دار لصناعة السفن في مصر. وثمة مصدر غني وموثوق به إلى حد بعيد، على الرغم من تاريخه المتأخر، هو كتاب «صبح الأعشى» للقلقشندي (ت ٨٢١ هـ /١٤١٨ م) الذي يعتبر أوسع واكمل مؤلف من نوعه[٥] فهو يعطينا معلومات كثيرة عن جزيرة الروضة وتفاصيل عن الإدارة البحرية في عصره بأسلوب سهل جزل مما يساعدنا على فهم العمل الإسلامي بوجه عام.

وتتميز أعمال المؤرخين النابهين من أعلام المدرسة التاريخية المصرية التي برزت خلال القرون الأخيرة في الفترة المملوكية بأهميتها الفائقة. ومن بينها يجب ذكر خطط ابن دقماق[٦] (ت ٨٠٩ هـ /١٤٠٦ م) التي بقي منها مجلدان، وخطط المقريزي[٧] (ت ٨٤٥ هـ /١٤٤٢ م) ومؤلفات السيوطي (ت ٩١١ هـ

---

(١) انظر Intro. to Abû Sâlih, XVI

(٢) Butcher, II, 13

(٣) انظر عبد المسيح في مقدمته لساويرس.

(٤) Brockelmann, I, 148.

(٥) لتحليل هذا المؤلف انظر: Sauvaget, Introduction, 73-4.

(٦) انظر:
Brockelmann, II, 50; Wüstenfeld, Gesh. der Arab, No. 547

(٧) عدد السيوطي في حسن المحاضرة. جـ١، ص٣٢١ مؤلفات المقريزي. وانظر أيضا.
Brockelmann, II, 38; Guest, j. R.A.S.,1902,103 sq.; Wiet, B.I.F. A.O., XII, 1916.

/ ١٥٠٥م). وينبغي أن يحتل المقريزي المكانة الأولى، إذ أننا ندين له بفصل شامل، لا نجد له مثيلا في المؤلفات الباكرة، كرسه للحديث عن دور صناعة السفن. وبعض المعلومات مستمدة من ابن دقماق الذي يبدو أنه استخدم مصادر أفضل من مصادر المقريزي. وباعتباره مواطنا من القاهرة كرّس المقريزي نفسه لتاريخ مصر وآثارها، ولم يأل جهدا في جمع الأدلة المعاصرة، بعضها قد يكون مفقودا. فقد أفاد من مؤلفات ابن عبدالحكم والكندي والقضاعي (ت ٤٥٤ هـ /١٠٦٢م) فيما يتعلق بالفترة الباكرة. ونحن ندين له بأفضل ما بقي عن طبوغرافية القاهرة باللغة العربية، وهي تتضمن قدرا لا ينضب من المعلومات المتعلقة بالقوة البحرية الإسلامية. ويقدم لنا السيوطي فصلا عن جزيرة الروضة في «حسن المحاضرة» يستقي مادته الأساسية من المقريزي، ويقتبس فقرات كاملة منه. وثمة مؤلف آخر له يجب أن نشير إليه في هذا المقام هو «كوكب الروضة» الذي يتتبع فيه تاريخ الجزيرة منذ الفتح الاسلامي وهو لا يزال مخطوطا ولكننا رجعنا اليه في هذا البحث.

وليس بالإمكان القيام بدراسة جادة عن الاساطيل الطولونية والأخشيدية لعدم وجود المادة الكافية. ويعتبر ابن الداية[1] (ت ٣٣٠ هـ /٩٤١م) الذي يبدو أنه كان يتمتع بالثقافة الضرورية «للرجل الكريم» بمقاييس ذلك الزمان، هو المصدر الرئيسي عن الاسطول الطولوني. ومن سوء الطالع أن الترجمة التي كتبها لكل من الأميرين الطولونيين خمارويه وهارون، والتي تمثل الشطر الأكبر من مؤلفه، مفقودة. وقد اعاد كتابة سيرة ابن طولون مؤرخ مغربي لاحق هو ابن سعيد[2] (٦٧٣ هـ /١٢٧٥م) ووضعها كمقدمة لكتابه. وقد نشره فوللرز تحت عنوان Fragmenta aus dem Mughrib. وقد كان ابن الداية شاهد عيان على مدى سنوات عديدة من عهد أحمد بن طولون، ويمكن أن يعتبر ما كتبه مصدرا موثوقا به. وهو لا يعطينا اسم المسئول عن إدارة دار الصناعة وتعليمات أحمد بن طولون إليه بخصوص بناء السفن فحسب، وانما يمدنا بمعلومات من نظام الجوازات تحت الحكم الطولوني.

وثمة حجة آخر أفدنا منه في هذه الدراسة هو المدائني (ت بعد

(١) ياقوت، إرشاد الأريب، جـ٢، ص١٥٧ وما بعدها؛ زكي مبارك، ص٢٤٢ وما بعدها؛ Huart, 187.
(٢) يجعل السيوطي، حسن المحاضرة، جـ١، ص٣٢٠ وفاته في سنة ٦٨٥ هـ/ ١٢٨٦م.

٣٣٠ هـ/٩٤١م) الذي كتب «سيرة أحمد بن طولون» التي يقرر في مقدمتها أنه طلب منه أن يكتب سيرة تكون أوفى مما كتبه ابن الداية. وتاريخ تأليف[1] الكتاب ليس مؤكدا، ولكنه ربما يكون بعد اكثر من ستين سنة هجرية بعد وفاة ابن طولون كما يقول محمد كرد على ناشر الكتاب. وهكذا فإن العديد من المراسلات والوثائق التي لم تكن بمتناول ابن الداية قد صارت بمتناول المدائني على ما يبدو؛ فضلا عن أنه كان يمتلك الدليل الذي قدمه الكُتَّاب السابقون. فقد نقل المدائني عن ابن الداية وقدم لنا سردا مشابهاً فيما يختص بالتعليمات التي تلقاها المسئول عن دار الصناعة مضيفا أسماء السفن العاملة في اسطول ابن طولون وعدد السفن التي تركها عند وفاته. وبعد ذلك بخمسة قرون أفاد المقريزي من كلام المدائني كثيرا.

وكتاب الولاة للكندي (ت ٣٥٠ هـ/ ٩٦١ م) يعطينا، بعض المادة المتعلقة بأول دار لصناعة السفن في مصر، وبعض التفصيلات الخاصة بمكانها زمن الطولونيين والاحتياطات البحرية التي اتخذها ابن طولون للدفاع عن عاصمته، فضلا عن التقارير التي تشرح محاولات الخليفة الفاطمي لغزو مصر. وتاريخ تأليف الكندي لكتابه، وحقيقة كونه مصرياً تعطى لروايته قيمة لا تقدر. فابن سعيد، الذي ذكرناه من قبل، كتب ذيلا على تاريخ الكندي من وفاة الاخشيد حتى وصول المعز إلى مصر. وفي كتابه «المغرب في حلى المغرب» يقتبس جزءاً من كتاب ابن زولاق[2] (ت ٣٨٧ هـ /٩٩٧م) المسمى «العيون الدُعج في حلى دَولة بني طغج»، وهو عبارة عن ترجمة للإخشيد كتبت سنة ٣٥٠ هـ (٩٦١م) بأمر من ابي الحسن علي بن الإخشيد. ولهذا الكتاب قيمة كبيرة لدراسة دور صناعة السفن زمن الإخشيد، لا سيما وأن ابن زولاق مصري تألق نجمه في سماء المعرفة التاريخية مما جعله حجة يعترف الجميع بثقله. اما يحيى بن سعيد[3] فإنه يورد قصة تاريخية ترتبط بدار صناعة السفن بعد وفاة الإخشيد في كتابه المسمى «تكملة تاريخ أوتيخيوس» الذي يغطي الفترة ما بين سنة ٣٢٦ هـ /٩٣٨م - ٤١٧ هـ / ١٠٢٦ م. وحقيقة

---

(١) مقدمة المدائني.

(٢) عن أعمال ابن زولاق انظر ياقوت، ارشاد الأريب، جـ٣، ص٧.

(٣) انظر الانطاكي في E.I, I, 539; Brockelmann, I, 148

أن الكاتب ربما يكون مصريا بالميلاد، وأنه أمضى السنوات الأربعين الأولى من حياته في مصر، تساعدنا على الاعتماد على روايته سواء من حيث زمنها أو مكانها.

وفيما يتعلق بإمكانية الحصول على الأخشاب اللازمة لبناء السفن في مصر، فإن مصادرنا الرئيسية تتمثل في أبن صالح الأرمني (ت من مطلع القرن ٧ هـ/ ١٣ م) وابن مماش (ت ٦٠٦ هـ /١٢٠٩ م) وعبد اللطيف البغدادي. وترجع معرفة أبي صالح بتاريخ مصر إلى حقيقة أنه قد ولد بها، ونما وترعرع على أرضها[١]. وعلى الرغم من أن كتابه يحمل عنوان «كنائس واديرة مصر» فإنه يمدنا بمعلومات شتى عن البلاد والأراضي المجاورة لها. أما ابن مماتي فقد عمل وزيرا في خدمة الأيوبيين[٢]، ومن ثم فإن كتابه المسمى «كتاب قوانين الدواوين»، الذي يمدنا بتفصيلات هامة عن الغابات في مصر الإسلامية يمكن اعتباره وثيقة رسمية. والقائمة التي أوردها عن سفن الاسطول الأيوبي، على الرغم من تاريخها المتأخر، ذات قيمة لا تقدر بسبب ما تتضمنه من وصف لمختلف أنواع السفن. أما ما كتبه عبد اللطيف البغدادي عن مصر، والذي يسميه دي ساسي Relation de l'Egypte، فهو هام للغاية. إذ أن عبد اللطيف عمل في خدمة العادل (٥٩٦ هـ /١١٩٩ م - ٦١٥ هـ /١٢١٨ م) في كل من الشام ومصر[٣]. وقام بدراسات متقدمة في موضوعات متنوعة. وتساعدنا أنواع الأخشاب المختلفة التي ذكر أنها موجودة في كل من هذين البلدين في البرهنة على توفر هذه المادة. ومن سوء الحظ أن كتابه الكبير عن فضائل مصر مفقود.

والكتاب الرئيسي الذي يعتمد عليه في دراسة المراكز البحرية في الشام هو «فتوح البلدان» للبلاذري[٤] (ت حوالي ٢٧٢ هـ /٨٨٥ م)، وهو يعتبر في رأي المسعودي[٥] أحسن كتاب عن الفتوح الإسلامية. وهو بشكل عام مؤرخ

---

(١) Intro. to Abu Sâlih, X.

(٢) انظر المقدمة التي كتبها عزيز سوريال عطية لكتاب ابن مماتي.

(٣) Cahen, La Syrie, 61.

(٤) انظر ابن النديم، الفهرست، جـ١، ص١١٣؛ Brockelmann, I, 141; Becker, E.I, I, 611-612.

(٥) مروج الذهب، جـ١، ص١٤.

دقيق؛ وإذا ما كانت لديه روايتان متعارضتان أوردهما. وقد زار مدنا كثيرة في الشام ودون التراث الذي جمعه من أشخاص حفظوه في الذاكرة مثل حسام بن الليث، وأبو اليسع، ومحمد بن سهم الأنطاكي، وكلهم من أبناء الشام، وهي حقيقة تضفي على تراثهم الشفوي لونا من الحقيقة، وبذلك تجعل من المعلومات الواردة عن مدن الساحل ودور صناعة السفن في هذه البلاد مادة قيمة. ويعتبر الواقدي[١] (ت ٢٠٧ هـ /٨٢٣ م) من أهم المصادر التي اعتمد عليها البلاذري. وهو، مثل الطبري، حجة في التاريخ، وقد حاز شهرة واسعة في هذا المضمار. ومعظم مؤلفاته مفقودة، ولكن بعض المعلومات وصلتنا من خلال الاقتباسات التي اوردها البلاذري الذي ينسب، أيضا، بعض ما كتبه إلى أحد أساتذته وهو محمد بن مسعود كاتب الواقدي.

ولم يضع الفتح الاسلامي لفلسطين نهاية للحج إلى بيت المقدس[٢]. ولدينا روايات ثلاث رواها حجاج مسيحيون، وهي روايات قيمة في وصف الموانىء البحرية في بلاد الشام. كما أنها تثري معلوماتنا عن البلاد الإسلامية. وأول الحجاج هو أركولف Arculf[٣] (ت ٦٨٠ م) وهو من بلاد الغال (فرنسا الحالية). خرج في رحلته حوالي سنة ٦٧٠ م، وزار بيت المقدس، وصور ودمشق، ثم أبحر إلى الاسكندرية. والحاج الثاني هو سان ويللبارد[٤] St. Willibard (ت ٦٨٥ م)، وهو أول حاج انجليزي يذهب إلى الأراضي المقدسة. وحين دخل الأراضي الاسلامية في طريقه إلى حمص ودمشق استطاع أن يمدنا بمعلومات من الدرجة الأولى عن الجوازات المطلوبة. وهناك معلومات مماثلة في التقرير الذي كتبه برنارد الحكيم[٥] Bernard the Wise (ت بعد ٨٧٠ م)، وهو راهب فرنسي خرج من روما قاصداً الحج.

أما المؤلفات الجغرافية التي كتبت أبان القرنين الثالث والرابع بعد

---

(١) انظر ابن النديم، جـ١، ص٩٨ - ص٩٩؛ ابن خلكان، جـ١، ص٥٠٦ - ص٥٠٧؛ Kremer, Eng. Tr., Bukhsh, Studies, 151, n.1.

(٢) انظر: Bernard the Wise, P.P.T.S., III, II; Kramers, legacy of Islam, 81 Cf. Jenkins, G.,66.

(٣) انظر: Preface to Arculf's Narrative, P.P.T.S., III, XI sq., 51-51.

(٤) أنظر: Intro. to St. Willibard, P.P.T.S., III, VII sq.

(٥) P.P.T.S., III; Beazley, Dawn of Modern Geog., I, 166-174.

الهجرة، والتي نشرها دي جويج DE Goeje تحت عنوان Bibliotheca Geographorum Arabicorum، فتتمثل أهميتها في المادة تتعلق بالشئون البحرية في كل من مصر والشام، كما تساهم في معرفتنا بالبلاد الاسلامية ككل والمعلومات التي تمدنا بها معظم هذه المؤلفات قائمة على أساس من الوثائق الحكومية وهي تحل في كثير من الأحيان محل السجلات الضائعة[١]. وأقدم هذه الكتب هو كتاب ابن خرداذبة[٢] (ت ٢٧٢ هـ /٨٨٥ م)، الذي كان يتولى منصب صاحب البريد في ولاية جبيل، ويرى دي جويج[٣] إن تاريخ تأليف هذا الكتاب هو سنة ٢٣٢ هـ/٨٤٢ م، وأن مراجعته النهائية تمت سنة ٢٧٢ هـ /٨٨٥ م. كما يرى أن هذا النص ليس سوى شكل مختصر للأصل. وعلى الرغم من أن المقدسي[٤] يعتبره مختصرا جدا بحيث لا يفيد كثيرا؛ فإن ابن خرداذبة قد تُعَدُّ واحداً من أحسن الجغرافيين الأوائل. ولأن كتابه يعد بيانا تفصيليا رسميا، يمدنا بمعلومات دقيقة، فإن ما يذكره عن نفقات الحملة البحرية يمكن ان يستحوذ على ثقتنا. والمعلومات التي يوردها عن الموانيء المصرية والشامية ودار صناعة السفن في صور، ونشاط التجار اليهود، معلومات ذات قيمة بالغة، لا بسبب تاريخ كتابتها فحسب، وإنما أيضا بسبب عناية الكاتب الفائقة بأن يجمع المادة اللازمة لكتابه[٥]. وقد نقل الكتاب المتأخرون، كاليعقوبي، وابن الفقيه، وابن رسته عن هذا الكتاب.

ويليه من حيث الزمن اليعقوبي[٦] (ت ٢٨٤ هـ/٨٩٧ م) الذي كتب مؤلفه الجغرافي في سنة ٢٧٨ هـ /٨٩١ م، أي بعد سنوات عديدة من تأليف تاريخه. ومن سوء الحظ أن النص الموجود ناقص. ولأن اليعقوبي ولد بمصر، وقضى السنين الأخيرة من عمره بها، فإن وصفه لها يحمل قيمة خاصة. كما أنه شارك

---

(١) Sauvaget, Introduction, 42-43

(٢) انظر ابن النديم، جـ ١، ص ١٤٩؛

Brockelmann, I, 225; Defrémery, J. As, VII, 1866, 239-277.

(٣) B.G.A., VI, XV-XX

(٤) B.G.A., III, 4

(٥) انظر المسعودي، مروج الذهب، جـ ١، ص ١٢، ص ١٣.

(٦) انظر ياقوت إرشاد الأريب، جـ ٢، ص ١٥٦ وما بعدها؛

Brockelmann, I, 226 Reinaud, Geog. d'Aboul Féda, I, LXI.

في الإدارة الحكومية على ما يبدو. وما كتبه عن ساحل بلاد الشام ودار صناعة السفن في صور هام للغاية؛ إذ يبدو أنه جمع المعلومات التفصيلية عن البلاد والمدن التي زارها. وهو[١] يؤكد أنه تحقق من صحة هذه المعلومات بمقابلة شهود يعتد بهم، ولا شك في أن كتابه قائم، الى حد كبير، على أساس ملاحظات مؤلفه وخبراته الشخصية. ونحن ندين لابن رسته[٢] (ت بعد ٢٩١ هـ /٩٠٣ م)، وابن الفقيه (ت بعد ٢٩١ هـ/٩٠٣ م)[٣]، والاصطخري (ت ٣٣٩ هـ /٩٥١ م) بوصف المراكز البحرية في مصر وبلاد الشام، ويمدنا الكاتبان الأخيران بالمعلومات المتعلقة بالأخشاب.

والواقع أن كتاب الاصطخري شرح مسهب لكتاب البلخي (ت ٣٢٢ هـ /٩٣٤ م) ويرى دي جويج[٤] أنه كتب حوالي سنة ٣٠٨ هـ - ٣٠٩ هـ /٩٣٤ م. ويقول المقدسي[٥] إنه يتألف أساسا من الخرائط الجغرافية. وقد خضع كتابه بدوره للتعديل علي بن ابي حوقل (ت ٣٦٦ هـ /٩٧٧ م). وقد أعاد ميللر Miller[٦] نشر المخطوطات الأصلية لجميع هذه المؤلفات بما فيها الخرائط الملونة للمغرب ومصر وبلاد الشام والبحر المتوسط واماكن أخرى من العالم الاسلامي. وقد استخدمنا بعضها في هذه الدراسة لبيان المراكز البحرية. وجغرافية ابن حوقل التي قامت على أساس من جغرافية الاصطخري تمدنا بالكثير من المعلومات عن بلاد الشام ومصر، كما أنها تتميز بخصوصية التعبير؛ على الرغم من أن كتاب ابن حوقل اكثر تقدما. فهو[٧] يصر على القول بأنه جمع كافة المعلومات في سبيل جعل الجغرافيا علما يجتذب الناس من شتى المشارب. والطبعة الجديدة التي أصدرها كرامرز Kramers للكتاب تتضمن كل المادة المعروفة عن ابن حوقل كما تتضمن الخرائط التي أعدها.

---

(١) B.G.A., VII, 232-233

(٢) انظر: Brockelmann, I, 227; De Goeje, Preface; B.G.A., V

(٣) انظر: Brockelmann, I, 227; De Goeje, Preface, B.G.A., VII, V-VII

(٤) Z.D.M.G., XXV, 49.

(٥) B.G.A., III, 4

(٦) انظر أيضا كمال يوسف Monumenta Geographica.

(٧) طبعة كرامرز، ص٢ وما بعدها؛ B.G.A., II, 4 sq.

وقد استطاع المقدسي[١]، الذي كان من أبناء بيت المقدس، (ت ٣٧٨ هـ/ ٩٨٨ م) أن يقدم لنا وصف شاهد عيان لبلاد الشام. وتقريره الحي عن بناء الرصيف الحجري الضخم حول ميناء عكا في عصر ابن طولون يمكن الاعتداد به، لا سيما وأن جد الكاتب كان مهندساً معمارياً، كما أنه يشكل إسهاماً هاماً في هذه الدراسة. وقد زار المقدسي مصر. وملاحظاته عن هذه البلاد، وعن السفن بالفسطاط خصوصا، ذات فائدة غير عادية. وفي مقدمته[٢] يقرر أن هذا الكتاب يتألف من أقسام ثلاثة: الأول ما شاهده، والثاني ما سمعه من أناس يثق فيهم، والثالث ما جمعه من الكتب. وثمة قدر معين من الخيلاء نلمسه في إطرائه لذاته بيد أن تلك المباهاة لها ما يبررها؛ إذ أنه طرح أفكاراً أصيلة وقيمة. وفي تقريره المرتب أورد الحقائق المتعلقة بالبحرية كما أورد لنا قوائم بأسماء السفن[٣] المستخدمة في مختلف البلاد، لأنه كان يعتقد أنه لا شك في أن معرفتها ستكون مفيدة لمن يزورون هذه البلاد.

ومن بين مؤلفات الجغرافيين المتأخرين «سفرنامه» الذي كتبه ناصري خسرو الفارس[٤] (ت ٤٨١ هـ /١٠٨٨ م) الذي وصف الموانىء البحرية الإسلامية، ومنها ميناء عكا وسلسلته وصفا يكشف عن دقة ملاحظته. أما كتاب «نزهة المشتاق» للإدريسي[٥] (ت ٥٦١ هـ /١١٦٦ م)، فهو عبارة عن وصف مسهب لعالم العصور الوسطى كما عرفه المؤلف آنذاك. وقد اعتمد بشكل أساسي على الجغرافيين السابقين ولا سيما ابن حوقل. كذلك فإن ما سجله الرحالة اليهودي بنيامين التطيلي (ت اواخر ق٦ هـ/ ١٢ م) - ويقترح أدلر Adler تاريخا له ما بين سنة ٥٦٢ هـ /١١٦٦ م وسنة ٥٦٧ هـ /١١٧١ م[٦] - هو أول عمل هام من هذا النمط في تاريخ الأدب العبري. إذ أنه زار المدن الهامة على طول ساحل البحر المتوسط ويمدنا بمعلومات دقيقة من الدرجة الأولى. كما أن الرحالة الأندلسي ابن جبير[٧] (ت ٦١٤ هـ/

(١) انظر: Brockelmann, I, 230; De Goeje, Preface, B–G.A., III

(٢) B.G.A., III, 43, v. also 2–6, 8.

(٣) انظر فيما يلي ملحق ٣.

(٤) انظر المقدمة التي كتبها الخشاب لناصري خسرو.

(٥) انظر Brockelmann, I, 477; Reinaud, Geog. d'Abul Féda, I, cxiii–cxxii.

(٦) Preface to Benjamin, I.

(٧) Brockelmann, I, 478.

١٢١٧ م)، الذي استمرت رحلته من سنة ٥٧٩ هـ /١١٨٣م حتى سنة ٥٨١ هـ /١١٨٥ م كتب تقريرا شاملا عنها، وهو تقرير يسترعي الانتباه من عدة جوانب لأنه يتضمن مصطلحات بحرية وملاحظات جغرافية. وكتاب «معجم البلدان» أو القاموس الجغرافي الذي وضعه ياقوت[١] (ت ٦٢٦ هـ/ ١١٢٩ م) اعتمد على كتابات المؤرخين السابقين ولكنه مدعم بخبرات مؤلفه التي اكتسبها من رحلاته التي شملت مصر والشام. وقد استخدم ياقوت منهجا علميا كما اجتهد في أن يقترب بكتابه من الكمال قدر الإمكان؛ والكتاب بمثابة مستودع للمعلومات الجغرافية والتاريخية على السواء. وهو يشير إلى بعض المصادر المفقودة حاليا ويعدد معظم المدن والقواعد البحرية بحيث لا يمكن الاستغناء عن هذا الكتاب في دراسة القوة البحرية الاسلامية.

ومن بين الجغرافيين الآخرين الذين استعنت بهم يجب ذكر أثنين. أولهما القزويني[٢] (ت ٦٨٢ هـ / ١٢٨٣ م) الذي كتب كوزموجرافيا هي «عجائب المخلوقات» وجغرافيا هي «عجائب البلدان» المشهور باسم «آثار البلاد» الذي يحوي تفاصيل مشوقة وأسطورية عديدة. وهو يعتمد على كتاب ياقوت ولكنه في أجزاء كثيرة يورد معلومات ليست واردة في «معجم البلدان» والثاني هو أبو الفداء[٣] (ت ٧٣٢ هـ/ ١٣٣١ م) الذي عين ملكاً على حماة سنة ٧١٠ هـ/ ١٣١٠ م. وكتابه الكبير هو «تقويم البلدان» الذي يعتبر انجازاً لا يقل قيمة عن كتاب ياقوت، ويضم بين دفتيه وصفا لموطن مؤلفه سوريا وفلسطين، وهو وصف جاء نتاجا لملاحظاته الشخصية.

وكتابات ابن قتيبة[٤] (ت ٢٧٦ هـ/ ٨٨٩ م) والبكري[٥] (٤٨٧ هـ/ ١٠٩٤ م). وابن عذارى (ت ق ٧ هـ/ ١٣ م) وابن خلدون[٦] (ت ٨٠٨ هـ/١٤٠٦ م) تعتبر مصادر هامة لدراسة أول دار لصناعة السفن في

---

(١) انظر: Brockelmann, I, 479–481; Cahen, La Syrie, 91.

(٢) انظر: Brockelmann, I, 481; Browne, Lit. Hist. of Persia, II, 482 sq.

(٣) Reinaud, Géog. d'Abou-Féda, I

(٤) Brockelmann, I, 102–123.

(٥) Brockelmann, I, 476; De Slane, Intro. to Bakri, 7–20.

(٦) Schmidt, Ibn Khaldoun, New York, 1930.

إفريقيا. ويتضمن «كتاب الإمامة والسياسة» المنسوب إلى ابن قتيبة جزءا يتناول فتح شمال افريقيا واسبانيا، وفيه رواية عن بناء أول دار لصناعة السفن في تونس بشمال افريقيا، بيد أن الكاتب نادرا ما يذكر أي مصادر لمعلوماته. وهناك معلومات وافية عن الغزوة التي قادها عطاء بن رافع، وهي معلومات يدعمها إلى حد ما أحد الخطابات البردية. ولم يبق من كتاب البكري سوى جزء يتناول شمال افريقيا ومصر، وهو حافل بالمعلومات المفيدة. ففيه وصف لتونس، بما في ذلك تأسيس دار الصناعة التي يقتبس كلامه عنها من أبي المهاجر. وعلى الرغم من أن البكري قد أفاد من المعلومات التي قدمها الكتاب السابقون، فإن حقيقة أنه عاش في المغرب تجعل روايته اكثر إقناعاً. إذ أنه يذكر الطريق البحري بين المهدية والاسكندرية وانطاكية، كما يورد قائمة كاملة بموانيء شمال افريقيا. اما كتاب «البيان المغرب» الذي كتبه ابن عذارى قرب نهاية القرن السابع الهجري (١٣ م)، فهو يحوي اشارات عديدة إلى اسطول شمال افريقيا، ودار صناعة السفن في تونس، كما يتضمن وصفا لمدينة قرطاجة القديمة.

أما التاريخ العالمي الذي كتبه ابن خلدون، الذي قضى الشطر الأكبر من حياته في افريقية، فهو ليس اكثر من ذكر للخطوط العريضة للأحداث، ولكنه مع هذا يحمل قيمة لا تبارى فيما يتعلق بشئون شمال أفريقيا، ونشاط الأسطول الافريقي. وآراؤه الفلسفية التاريخية التي عبر عنها في مقدمته الشهيرة، ذات أهمية كبرى فلأول مرة نجد في المدونات التاريخية الإسلامية فصلا مكرساً لقائد الأسطول، وفصلا آخر مكرسا لفن تجارة بناء السفن كما أن ابن خلدون يورد لنا تقريرا يفيض بالحيوية عن الملاحة الإسلامية ويتضمن اكثر من حقيقة تدعمها البرديات عن التنظيم البحري.

المجموعة الثانية:

أول مصدر ثقة نذكره في المجموعة الثانية هو الطبري[1] (ت ٣١٠ هـ/ ٩٢٣ م) الذي يعتبر واحداً من اكبر المؤرخين المسلمين، ويعتبر كتابه مصدراً أوليا من مصادر معلوماتنا فقد كان هدفه أن يستوعب كل المعرفة التاريخية

---

(١) انظر Brockelmann, I, 142

لدى العرب. ويقسم كتابه، كما يلاحظ دي جويج[١]، بكمال تفاصيله ودقته، كما يشير بدرجة تعلم مؤلفه المذهلة. وفي رأي المسعودي[٢] أنه لا يمكن مقارنة أي كتاب آخر بكتاب الطبري الذي يعتبر مصدرا لجميع الكتب الأخرى. ومن بين إشاراته إلى البحر والسفن يذكر لنا نمط الحرب البحرية الذي اتبعه البيزنطيون في نهب دمياط وفي ذكره لحروب الأتراك والزنج يحدثنا الطبري عن انماط عديدة من السفن كما يتحدث عن طواقمها. وهذه المعلومات تفسر إلى حد ما القائمة التي أوردها المقدسي عن السفن. كما أنه يلقي الضوء في حوليته أحيانا على المراكز البحرية الإسلامية مثلما فعل في ذكره لطرسوس.

وتنتهي حولية الطبري بسنة ٣٠٢ هـ، ليكملها حتى سنة ٣٢٠ هـ عريب بن سعد القرطبي[٣]. (ت ٣٧٠ هـ/ ٩٨٠ م) الذي يعطينا أحيانا أسماء للسفن مماثلة لتلك الاسماء التي ذكرها الطبري. وقد اعتمد ابن الأثير[٤] (ت ٦٣٠ هـ/ ١٢٣٣ م) على الطبري في تاريخ القرون الثلاثة الأولى بعد الهجرة، وهو لا يعطينا نفس أسماء الكتب فحسب، وانما يذكر أيضا أسماء السفن المستخدمة في البحر المتوسط في طيات روايته عن الفترة التالية وحتى سنة ٦٢٨ هـ، وبذلك يدعم ما ذكره الطبري الى حد كبير. ومسألة العلاقة بين الكاتبين كانت موضوع دراسة قام بها بروكلمان[٥] الذي وصل إلى نتيجة مؤداها أن كتاب ابن الأثير يحتل مكانة هامة بين المصادر الأصلية. وابن خلكان[٦] يبالغ في الثناء عليه كواحد من أحسن الكتب في موضوعه وهو يعطينا مفهوماً واضحاً عن أنماط السفن المستخدمة في حقب زمنية مختلفة، لأن المؤلف، فضلا عن إبرازه للخصائص الرئيسية لهذه السفن، يمدنا بفكرة عن أطقمها وتجهيزاتها وهو الأمر الذي يساعدنا على تحديد أنماط السفن التي يتكون منها الأسطول.

---

(١) Quoted by Nicholson, 351.

(٢) مروج الذهب، جـ١، ص١٦.

(٣) انظر: Brockelmann, I, 236; Dozy, Intro. to Ibn Idhari, 43-63

(٤) Brockelmann, I, 345 sq.

(٥) Quoted by Bartald, Turkestan, 2, n. 6.

(٦) De Slane, Tr., II, 289.

ومن بين المؤلفات الأخرى التي تقدم لنا المعلومات المشابهة كتاب «نشوار المحاضرة» للتنوخي[٥] (ت ٣٨٤ هـ /٩٩٤ م). وهو كتاب يضم مجموعة من النوادر؛ وكتاب «تجارب الأمم» لابن مسكويه[٦] (ت ٤٢١ هـ/ ١٠٣٠ م) الذي يغطي فترة زمنية متأخرة عن الفترة التي يعالجها كتاب الطبري وينتهي بسنة ٣٦٩ هـ/ ٩٨٠ م؛ وكتاب «نهاية الأرب» للنويري[٧] (٧٣٢ هـ/ ١٣٣٢ م) الذي ألفه سنة ٧١٤ هـ/ ١٣١٤ م. وهذا الكتاب عبارة عن موسوعة بالغة القيمة. وقد نشر منه جزء في دار الكتب المصرية بالقاهرة. وهو يضم جزءا يقتبس فيه المؤلف من الكُتّاب السابقين الذين وصفوا البحر، والسفن، والمعارك البحرية. وهو يقدم لنا شعر البحتري (ت ٢٨٤ هـ/ ٨٩٧ م) عن معركة بحرية لا نجده في المدونات التاريخية الإسلامية، كما يورد مقتبسات نثرية من أبي عمرو القرطبي وابن العميد ترسم صورة للسفن.

وثمة مؤلف من بين الكتاب الأوائل يعتبر حجة بالغ الأهمية في هذا الموضوع هو المسعودي[١] (ت ٣٤٥ هـ/ ٩٥٦ م) الذي قضى معظم سني حياته في السفر والترحال[٢]. وقد شاهد أقاليم لم يصفها أي كاتب مسلم من معاصريه. ومن الواضح أنه مسجل أمين للاحداث التي وقعت في زمانه. وحقيقة أنه زار مصر واستقر بها، تضفي على المعلومات التي اوردها عن موضع أول دار لصناعة السفن في بابيلون (مصر القديمة) قيمة خاصة. ومن سوء الحظ ان الشطر الاكبر من مؤلفه الذي يحمل عنوان «أخبار الزمان» قد ضاع بيد أن الإشارات اليه ترد في ثنايا الكتب الأخرى. وفي «التنبيه والاشراف» يصف المسعودي البحار، والانهار، والسفن كما يشرح لنا اشتقاق ومعنى كلمة اسطول في اللغة العربية. وفي كتابه «مروج الذهب»، الذي يعتبر موسوعة تاريخية/ جغرافية تضم معلومات من الدرجة الأولى، يلقي الضوء على حياة

---

(١) انظر ياقوت. إرشاد الأريب. جـ٦. ص٢٥١ - ص٢٦٧؛ ابن خلكان. جـ١. ص٥٦٣ - ٥٦٥.
(٢) انظر ياقوت. المصدر السابق. جـ٢. ص٨٨؛

Brockelmann, I, 342.

(٣) Brockelmann, II, Cahen, La Syrie, 81–82.

(٤) انظر ابن خلدون. المقدمة. جـ١. ص٣. ص١٥٣. ص١٩٦؛

Brockelmann, I, 143–145

(٥) انظر المسعودي. مروج الذهب. جـ١. ص٥؛

Reinaud, Geog. d'Abul Féda, I, Lxv.

ليو الطرابلسي الذي تجاهلته المدونات التاريخية الاسلامية الأخرى أو خلطت بشأنه. واهتمام هذا الكاتب الذي لا يفتر بالبحارة، ومعرفته بربابنة وبحارة السفن الحربية والتجارية[1] تجعلنا نقتنع بما أورده من ملاحظات عن البحر المتوسط والمحيط الهندي.

ولا نكاد نظفر بأثر للأدب البحري الذي يعالج الجغرافيا البحرية في البحر المتوسط من بين صفحات المصادر الإسلامية. وأما ما يتعلق بالمحيط الهندي فإن له تراثه القديم الخاص به في هذا المجال، وهو تراث يرتبط بالروايات الباكرة عن البحارة[2] على نحو ما جاء في مغامرات سليمان التاجر (كتبت سنة ٢٣٧ هـ/ ٨٥١ م)، والمعلومات الواردة في كتاب «سلسلة التواريخ» لأبي زيد الصيرفي (النصف الأول من القرن ٤ هـ/ ١٠ م)، كما أن بوزورج بن شهريار، وهو بحار فارسي، جمع باقة من قصص البحارة في كتاب عنوانه «كتاب عجائب الهند» بعد سنة ٣٤٣ هـ/ ٩٥٤ م. وثمة سلسلة من أمثال هذه القصص تبلورت حول اسم السندباد البحري. وهناك كتاب في الجغرافيا البحرية بعنوان «أصول علم البحار» كتبه ابن ماجد (توفي بعد سنة ٩٠٦ هـ/ ١٥٠٠ م). وعلى أية حال، فإن هذا النمط من الأدب لا يؤثر في دراستنا هذه سوى بشكل غير مباشر، ولكننا رجعنا إليه لفهم المصطلحات البحرية في المحيط الهندي، كما ساعدنا على مقارنتها بتلك المصطلحات المستخدمة في البحر المتوسط.

وأخيراً، فإن المعلومات التي يقدمها المسعودي عن طواقم السفن تدعمها التعليمات الرسمية الصادرة إلى قائد القوات البحرية خلال حياة قدامة[1] (توفي بعد سنة ٣٢٠ هـ/ ٩٣٢ م) وهي التعليمات التي حفظتها لنا نسخة «كتاب الخراج» الموجودة في مكتبة كوبريللي في استنبول وكان دي سلان De Slane هو أول من تعرف عليها، ثم اختار حميد الله بعض مستخرجات منها

---

(١) انظر:
Reinaud, Relation; Geog. d'Abul-Féda; Ferrand, Voyage du Marchand Arab Sulayman; Brockelmann, I, 523; Beazley, E.B., 143-144; E.I., I, 809.

(٢) حميد الله، ص٣٠٣. يجعل سنة وفاته ٣١٠ هـ/ ٩٢٢ م اما سوفاجيه Introduction, 80, فيعطينا تاريخا بعد سنة ٣٢٠ هـ/ ٩٣٢ م ويقول في كتاب «Histariens Arabes» P. 51, أنها كانت بعد سنة ٣١٧ هـ/ ٩٢٩ م.

لكتابه. وتوضح هذه التعليمات الواجبات المنوطة بهذه الوظيفة الكبرى، كما أنها ذات قيمة تاريخية كبرى لأن قدامة بن جعفر كان محاسباً في ديوان الخراج ببغداد.



الفصل الأول

دور صناعة السفن والمراكز البحرية في مصر

« دار الصناعة » هي الكلمة العربية المستخدمة للدلالة على مكان صناعة السفن[١]، ولكن معناها الحرفي يمكن أن يستخدم للدلالة على أي مكان للصناعة بمعناها الواسع. فهي قد تعني أي محل صناعي[٢]، إلا أن أكثر التفسيرات شيوعا هي عبارة « دار صناعة البحر »، التي دخلت في اللغات الرومانسية شأنها شأن العديد من المصطلحات البحرية العربية. وفي الايطالية اتخذت شكل darsena أو arsenale؛ وفي الاسبانية arsenal، وهو الشكل الذي اتخذته الكلمة في جميع اللغات الأوربية تقريبا[٣].

وكانت الامبراطورية البيزنطية تحتفظ بأحواض لبناء السفن في الاسكندرية والقلزم، ويبدو من البرديات أن المسلمين قد استفادوا من هاتين الترسانتين، وبدأوا في بناء اسطولهم بمساعدة صناع السفن من اليونانيين والأقباط.

١ - ترسانة القلزم:

لا يجب اغفال أهمية القلزم لأنها كانت حلقة الوصل بين البحر المتوسط

---

(١) الادريسي. نزهة المشتاق. ص٩٣؛ ابن بطوطة. الرحلة. جـ٤. ص٣٥٦. ص٣٥٧. ص٣٥٩؛ ابن دقماق، جـ٤. ص٣٥. ص٨٢؛ جـ٥. ص٣٨. وهو يسميها أحيانا « صناعة العمارة؛ ابن خلدون. المقدمة. جـ٢. ص٣٤ المقريزي. الخطط. جـ٢. ص١٠٧.

(٢) Lammens, Mots Français, 28, 95; Defrémery, J. As., April 1867, 416; June 1869, 537, n. 1; Casanova, Noms Coptes, B.I.F.A.O., I, 159.

(٣) Dozyet Engelmann, 205 sq.; Becker, E.I., I, 918.

والبحار الشرقية لأن السفن كانت تستطيع المرور من خلال خليج أمير المؤمنين. ووفقا لما يرويه المقريزي[١] فإن هذه المدينة القديمة كانت من موانىء مصر. وقد سكن المسلمون المناطق المجاورة لها منذ وقت باكر. وثمة إشارات عديدة إلى دار الصناعة في القلزم ترد في لفافات البردي. فالخطاب رقم ١٣٣٦، وتاريخه ٩١ هـ/ ٧٠٩م عبارة عن أمر من الوالي قرة بن شريك إلى باسيلوس بأن يبعث نجاراً ليساعد في بناء السفن المعدة لنقل العمال أو المؤن إلى القلزم، ربما عن طريق خليج أمير المؤمنين. وكان عليه أن يعمل تحت إشراف المسئول عن دار الصناعة وهو محمد بن أبي حبيبة:

«بسم الله الرحمن الرحيم. قرة بن شريك الوالي إلى باسيلوس رئيس قرة أفروديتو فقد فرضنا على ناحيتك نجاراً لمدة أربعة شهور للعمل في البرعاني[٢] التي تسافر إلى القلزم في الفترة الثامنة الجارية، وقد جعلنا أجره ومؤونته من ٢ إلى ٣ صوليدس في الشهر لا يدخل في ذلك...، ويدفع له من بيت المال. ولكي يعلم بطلبنا له فقد أرسلناه إليك ومن ثم عليك أن ترسله بأدواته وفقا لما جاء بالطلب [بسرعة؟][٣]، وسلمه إلى محمد ابن أبي حبيبة المسئول عن العمل[٤]».

وفي الخطاب رقم ١٣٤٦، وتاريخه ٩٢ هـ/ ٧١٠م ينال باسيلوس اللوم لأنه لم يرسل الأدوات اللازمة للسفن في القلزم، وبذلك جلب على نفسه الالتزام بمصروفات النقل. وثمة إشارة إلى قناة تراجان التي تخرج من النيل عند بابيلون وتمر عن طريق بوباسطة إلى القلزم. وقد وجدها المسلمون قد طمت بالرمال. وعلى الرغم من أن عمرو بن العاص أمر بتطهيرها وأعاد فتحها تحت إسم خليج أمير المؤمنين[٥] فالواضح أن هذا الخليج لم يكن يستخدم سوى في اوقات الفيضان فقط. وبعد الافتتاحية المعتادة يستمر

---

(١) الخطط، جـ١، ص٢١٣.

(٢) البرعاني هنا تدل على بعض أنواع المراكب التي يحتمل أنها كانت تستخدم على الخليج من بابيلون الى القلزم.

(٣) العبارات بين القوسين للتوضيح.

(٤) Bell, Der Islam, II, No. 1336, 271.

(٥) انظر ابن عبدالحكم، ص١٣٦، ص١٦٥؛ اليعقوبي، التاريخ، جـ١، ص١٧٧؛ الطبري، جـ١، ص٢٥٧؛ المسعودي، مروج الذهب، جـ٤، ص٩٧ - ص٩٨؛ أبو صالح، ص٨٨؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ٢، ص٤٦٦؛ ابن دقماق، جـ٤، ص١٢٠؛ المقريزي، الخطط، جـ١، ص٧١.

الخطاب[١] « ... فقد فرضنا على ناحيتك أدوات مختلفة لتنظيف واعداد السفن في القلزم، كما فرضنا مؤونا لبحارة السفن التي في القلزم. وارسلنا إليك أيضا نذكرك بالطلب خلال الأيام العديدة الماضية، وكتبنا إليك أن ترسلها على وجه السرعة قبل أن تفيض مياه (قناة) تراجان. وحتى يومنا هذا لم ترسل منها ما يستحق الذكر على الإطلاق. وعند تسلمك لهذا الخطاب بادر بإرسال ما قد يتواجد منها في ناحيتك فورا وفي اللحظة نفسها، ولا تؤخر شيئا على الاطلاق، بل ولا ترسل حتى خطابا آخر تستفسر منا فيه عن هذا الأمر، واذا كنت تتمتع بأي قدر من الإدراك والفهم، وكنت تملك عقلاً سليماً لأنك ستعلم أنك لو أخرت أي شيء من المواد والمؤن المذكورة وغاض الماء، فسيكون عليك أن ترسلها على وجه السرعة عن طريق البر، وسوف تدفع تكاليف حملها من أموالك الخاصة... أحضره سعيد ».

والخطاب رقم ١٣٨٧ عبارة عن أمر من قرة إلى باسيلوس وتاريخه بين سنة ٩١ هـ وسنة ٩٦ هـ/ ٧٠٩ - ٧١٤ م، بخصوص الأموال اللازمة لشحن بعض المواد إلى القلزم « بسم الله الرحمن الرحيم. قرة... الخ فقد فرضنا على ناحيتك لشحن السفن التي نقلت ما أمرنا بالاستيلاء عليه لحاجة القوارب في القلزم و... في الفترة الحالية، وقد أرسلنا بما نطلبه الى القوم في أماكن متفرقة بمثل ما أرسلنا إليك. وعند استلامك لهذا الخطاب، وبمقتضى السلطة المخولة في الطلب، أرسل الأموال المذكورة مع رجلك بتعليمات بأن يسلمها [؟ وانظر أنك لا تدفع شيئا] بتكليف رسمي في مختلف الأماكن [؟ للشحن فيما عدا شحن] القمح والشعير [الذي سلم] إلى شون بابيلون »[٢].

والخطاب رقم ١٣٨٦، وتاريخه ٩٠ - ٩١ هـ/٧٠٨ - ٧٠٩م واضح أنه تكليف رسمي من السلطات بثمن المواد اللازمة لإعادة تجهيز السفن في القلزم والمؤن اللازمة للبحارة. على أن تدفع النقود إلى سعيد الذي ربما يكون هو الشخص الذي ورد ذكره في آخر الخطاب رقم ١٣٤٦. وقد هدد قرة باسيلوس بفقدان حياته وضيعته؛ إذا ما ثبت من التحقيق أنه عصى التعليمات السابقة[٣] « ...والمواد اللازمة لتنظيف السفن واعدادها في القلزم، وكذلك

(١) Bell, Der Islam, II, No. 1346, 277; P. Lond. IV, 19.

(٢) Bell, Der Islam, II, No, 1386; P. Lond. IV, 60

(٣) لا ينبغي أن تؤخذ اللهجة الحادة مأخذ الجد لأن رئيس القرية استمر في منصبه رغم تجدد التهديد.

المواد اللازمة للبحارة... وغيرهم لخدمة الحكومة في الفترة السابقة، كما أننا قد فرضنا على ناحيتك... أموالاً مُسَمَّاة. وقد أوضحنا الملاحظات المتعلقة بطلبها والتي أرسلناها إليك وعند تسلمك الكتاب الحالي عليك أن تبادر بمقتضى السلطة المخولة في الطلب، إلى جمع الأموال المذكورة وأن ترسلها مع عاملك، وتكلفه بأن يعطيها إلى سعيد خادمنا، ولتلاحظ أنك لا تدفع شيئا على الاطلاق من ثمن الشحن خلا شحن [القمح؟] من التكاليف المدفوعة إلى شون القمح في بابيلون، لأن قصدي أن أجري تحقيقاً وأن اكشف عن حقيقة هذا الأمر. واذا ما وجدت أنك دفعت شيئا عدا الرسوم المذكورة للشون فإنني سوف أرد عليك بعقاب سوف يهدد حياتك وضيعتك»[1].

والتقرير رقم ١٤٣٣ يعتبر واحداً من أحسن التقارير التي حفظتها مجموعة أفروديتو، وهو بتاريخ ٨٨ - ٨٩ هـ/ ٧٠٦ - ٧٠٧م، وهو خاص بمجموعة الضرائب المختلفة المفروضة على قرية أفروديتو، كما أنه يتضمن سجلا للطلبات، والبحارة، والأموال، والعمال المطلوبين لصنع القوارب في القلزم. وقد وردت فيه اسماء معينة مقرونة بتفصيلات مختلفة، فعلى سبيل المثال هناك سجل بأجر ومئونة ايزيكييل بن بسمنوثيوس[2]، وفيه ذكر لاستئجار بحار عن طريق داود بن أندرو لكي يخدم بشخصه؛ كما أن فيه ذكراً لتكاليف المواد التي حملها بطرس القسيس وأبو يزيد[3]. وثمة بنود أخرى هامة تتعلق بدار الصناعة في القلزم وردت في التقارير ١٤١٤، ١٤٣٤، ١٤٤٩، وهي تذكر اثنين من القلافين ونجاراً واحداً لصناعة البوارج كما تتحدث عن ثمن الزيت والملح اللازم لإعاشة أحد العمال المهرة؛ وعن إرسال القمح وغيره من المواد، وعن المراسي وخشب السفط، وحبال ليف النخيل والوسائد والحشوات اللازمة لبناء السفن واصلاحها. والتقرير رقم ١٤٣٤ يحدد التاريخ ويذكر، في حالات كثيرة، اسم الرسول الذي يحمله. وفي رأي بل[4] أنه كتب في أوقات متفاوتة لأن الحبر فيه من لون مختلف في بعض أجزائه. أما البردية

---

(١) Bell, Der Islam, II No. 1386; P.Lond., IV, 59-60.

(٢) Bell, Ibid, III, No. 1433, 369, 381, 372

(٣) Bell, Ibid, III, No. 1414, 137; IV, 1434, 89, 93; XVII, No. 1449, 4, 6, 7.

(٤) P.Lond., IV, 308.

القبطية التي تحمل رقم ١٥١٥[١] فتتعلق هي الأخرى بالمؤن اللازمة للأسطول.

ومن هذه الإشارات العديدة إلى الطلبات الخاصة بالسفن، وبنائها واصلاحها، يتضح أن القلزم كانت مركزاً بحرياً هاماً تحت ادارة مسئول عربي اسمه محمد بن أبي حبيبة[٢]. وكانت هذه المدينة تدين بأهميتها إلى خليج أمير المؤمنين، الذي كانت سفن الغلال تمر عن طريقه من الفسطاط إلى الجار وجدة. وقد أحصى المقدسي[٣] مالا يقل عن ثلاثة آلاف حمل بعير تصدر أسبوعيا. كما أن ابن خرداذبة[٤] يقول إن التجار اليهود المعروفين باسم الرذانية[٥] كانوا يأتون من جنوب فرنسا إلى الفرما[٦]؛ ومن هناك يحملون بضائعهم على الجمال حتى القلزم حيث تحمل على السفن المتجهة إلى الهند والصين. كما أن هذا الجغرافي نفسه[٧] يقرر أن القلزم والطور وأيلة كانت تشكل اقليما من أقاليم مصر. ويبدو أنها قد صارت في وقت لاحق موقعا مهجورا لا زرع فيه ولا ماء. ويذكر المقدسي[٨] السويس على مسافة ميل واحد، وهي المدينة التي حلت تدريجيا محل القلزم.

٢ - ترسانة الاسكندرية:

كانت الاسكندرية اكبر سوق في عالم البحر المتوسط كما كانت اكبر

---

(١) Crum, P.Lond; IV, No. 1515 (8-11), 449

(٢) وقد ورد ذكره كمسئول أعلى في القلزم في: Bell, Der Islam, II, No. 1336, 271; IV, No. 1434, 89, 90.

(٣) B.G.A., III, 195.

(٤) B.G.A., VI, 158 وقد أورده المقريزي في الخطط، جـ١، ص٢١٣.

(٥) Simonsen, Revue des Etudes Juives, 1907.

وهو يرى أن هؤلاء التجار اتخذوا إسمهم من نهر الرون (Rohn, Rhodanus)، وهو أمر يبدو وارداً. ولكن دي جويج (نقلا عن Mez, 471) لم يوافق على هذا بسبب نشاطهم التجاري. انظر أيضا: ابن الفقيه B.G.A., V, 270

Pirenne, Economic and Social hist., II, 113; Medieaval Cities, 31-32; Lopez, Speculum, January 1945, 25-26; Adler, 2; Heyd. I, 40-41

(٦) هي بيلوزيوم القديمة بالقرب من الحدود الشمالية الشرقية لمصر. انظر ياقوت معجم البلدان، جـ٣، ص٨٨٣؛ Butler, Nates to Abu Salih, 61, n. 2.

(٧) انظر ابن خرداذبة B.G.A.; VI, 81 وكذلك المقريزي، الخطط، جـ١، ص٢١٣.

(٨) B.G.A., III, 196, Maspero et Wiet, Materiaux, 107.

حيث يقدران المسافة بميل واحد. انظر المقدسي Bid. Ind., 320, 321 وكذلك ياقوت، معجم البلدان، جـ٤، ص١٥٨؛ Butler, Ibid, 61, n. 1.

موانىء هذا البحر حركة إبان الفترة البيزنطية. وأيا كان مدى فقر المعلومات عن أسطول مصر في ذلك الحين، فإن أهمية الأسطول تبدو واضحة من خلال حركة السفن التي تمركزت في هذا الميناء[١]. وكانت صناعة بناء السفن هي أهم الفنون الصناعية التي مارسها الناس في ذلك الزمان على ما نرجح، كما أن هذه الصناعة استمرت في الازدهار خلال القرن الهجري الأول/ ٧م في ظل السيادة الاسلامية. ولا شك في أن المدينة كانت ذات أهمية حيوية كمركز بحري للعرب لأنها كانت تقدم السفن والبحارة اللازمين للأسطول. فقد أمر معاوية ببناء بعض السفن الحربية بها[٢]. وهكذا كان الاستيلاء على الاسكندرية عاملاً هاماً من عوامل تطور القوة البحرية الاسلامية.

ومن خطاب البردي رقم ١٣٩٢، والذي يرجع تاريخه الى سنة ٩٢ - ٩٣هـ/ ٧١٠ - ٧١١م والصادر من قرة الوالي إلى رئيس القرية يتضح أن الاسكندرية كانت نقطة انطلاق هامة تخرج منها الغزوات. وكان موضوع الخطاب هو الزبد اللازم لإعاشة المحاربين في الاسطول المصري الغازي. إذ كان يجب إرسال الزبد مباشرة إلى أوجستال تيودور[٣] الذي كان مسئولا من ادارة الاسكندرية والذي يبدو أنه كان مسيحيا. ويبدو أن الاسطول المصري كان على وشك الرحيل من الميناء «بسم الله الرحمن الرحيم. قرة...الخ من أجل إعاشة المجاهدين الذين يخرجون للغزو في [الحالية؟] فقد طلبنا في الطلب التاسع من ناحيتك تسعة أوزان من الزبد سعر كل منها ٦/٢٦ صوليدوس، وقد أعلمنا بطلبهم الناس الذين أرسلناهم إليك من اماكن مختلفة. وعند تسلمك لهذا الخطاب عليك أن تبادر [بطلب؟] الاوزان التسعة من الناس في كل مكان... وأرسل إلى الاسكندرية الاوزان التسعة التي فرضت على ناحيتك بالكامل بواسطة رجالك المخلصين مع تعليمات بأن

---

(١) انظر Rouillard, 136 sq., Wiet, Précis de l'Histoire d'Egypte, II, 76

(٢) وفقا لرواية سيبيوس Sebeos التي اقتبسها بتلر (113, n.1) كانت السفن من نوعين ربما سفن القتال وسفن الركاب.

(٣) Bell, P. Lond., IV, XXXIII, n. 4.
حيث يقول إن المفروض أن الناس الذين يحملون أسماء يونانية أو قبطية في البرديات كانوا من المسيحيين، وأن من يحملون صفة الموالي (أي المسلمين من غير العرب) كانت اسماؤهم عربية. وهو يشير إلى ملاحظة بيكر بأنه يبدو أن اعتناق الاسلام كان يعقبه تغيير الاسم دائما.

يقوموا الزبد المذكور إلى تيودور الاوغسطال وبأن يأخذوا إيصالا عنها؛ ومرهم (دافعي الضرائب) أن يقدموا زبداً طيباً، ومما يزيد سرورنا، لأن هذا الموضوع محل الاهتمام الخاص من جانب أمير المؤمنين؟. ومن ثم عليك أن ترسل، دون إبطاء، الزبد المذكور كما هو موضح أعلاه، ولا ترسل أموالا، ولكن أرسل الزبد نفسه.»[١]

وثمة خطاب آخر له نفس طبيعة هذا الخطاب، ورقمه ١٣٥٨، وتاريخه يرجع إلى سنة ٩٢هـ/ ٧١٠م وهو عبارة عن طلب عاجل للبحارة والعمال المهرة، والمؤن اللازمة لهم وللأسطول المصري الغازي، ويوضح الخطاب أنه يجب إرسال هذا كله عن طريق ترعة الاسكندرية[٢] حين تكون المياه بها عالية. وكان هذا الطلب مشفوعاً بتهديد من قرة بأن باسيلوس يجب ان يتحمل تكاليف الشحن اذا ما تجاهل هذه التعليمات. وكان يجب ارسال المؤن مباشرة إلى دار صناعة السفن بالاسكندرية: «بسم الله الرحمن الرحيم. من قرة...الخ بخصوص طلب بحارة وصناع مهرة والمؤن اللازمة لهم والمؤن اللازمة للمحاربين في الاسطول الغازي المصري في الفترة التاسعة والذي وصلك (أو أعيد إليك؟)... حين تتسلم خطابنا هذا بادر على وجه السرعة بإرسال المؤن المطلوبة من ناحيتك قبل أن تفيض مياه ترعة الاسكندرية. واحرص على أن يكون البحارة رجالاً حسني السلوك وذوي خبرة إذ أننا أرسلنا تعليماتنا للرسول الحالي ألا يعطيك براءة حتى ترسل كل ما هو مطلوب من ناحيتك بالكامل»[٣].

وفي رقم ١٤١٢ توجد إشارات إلى بيت المال في الاسكندرية مع اسم القائم على بيت المال وهو عربي اسمه الحارث بن عيسى وفي مناسبة ما، في سنة ٨٣ - ٨٤هـ/ ٧٠٢ - ٧٠٣م، أرسل كل ما ورد إلى بيت المال إلى الاسكندرية[٤]. وهذه الحقائق تؤكد أهمية المدينة في ذلك الوقت.

---

(١) Bell, Der Islam, II, No. 1392, 381-382; P.Lond., IV, 64.

(٢) ربما تكون ترعة المحمودية الحالية هي المقصودة، فقد كانت تسمى ترعة الاسكندرية. انظر:
Bell, P. Lond, IV, XXXIII, n. 5; 1353, 28 (11)

(٣) Bell, Der Islam, II, No. 1353, 280-281

(٤) Bell, P.Lond., IV, XXXIII; No. 1412, 96 (279), 100 (456-459).

وكان ميناء الاسكندرية مشهوراً بالفنار الذي كتب عنه الكتاب العرب روايات كثيرة، كما كتبوا عن عجائبها، وقد أورد المقريزي معظم هذه الروايات[1]. وعلى الرغم من أن المسعودي[2] يحكي أن البيزنطيين قد نجحوا في تدمير نصف برج الفنار والمرآة بالخديعة في عهد الخليفة الوليد الأول، فإنه يبدو أن الفنار ظل يستخدم لإرشاد البحارة فترة من الوقت بعد الفتح الإسلامي. إذ يقول أركولف[3] أن المسافرين كانوا يشاهدون الفنار على مسافة بعيدة وأن الرجال كانوا يستخدمون المشاعل لانارته ولكي تكون مرشدا إلى الشاطىء ولكي تكشف عن البوغاز الضيق المؤدي إلى الميناء. كما أن اليعقوبي[4] يحدثنا عن النار التي كانت توقد في المشاعل عندما يرى المراقبون السفن وهي على مسافة بعيدة. أما ناصري خسرو فيقرر أنه شاهد الفنار، ويؤكد بنيامين[5] أنه حتى عصره كانت ماتزال ثمة علاقة أرضية يسترشد بها كل أهل البحر الوافدين إلى الاسكندرية، لأن المرء كان يستطيع رؤيتها على مسافة مئات الأميال. وفي المساء كان حارس الفنار يوقد شعلة يستطيع البحارة أن يرونها من مسافة فيبحرون صوبها.

٣ - المراكز البحرية في رشيد ودمياط وتنيس:

في الفترة الباكرة من الخلافة كانت كل من رشيد ودمياط مركزاً بحرياً يديره موظف مسيحي[6] كما هو الحال في الاسكندرية. ويذكر السجل رقم ١١٤٩ أن المؤن اللازمة للمهاجرين في «السفن ذات الشرفات» ينبغي أن ترسل إلى رشيد. كما أن التقرير رقم ١٤١٤ يتضمن فقرة خاصة عن ثمن

---

(١) الخطط، جـ ١، ص٢٥١ وما بعدها؛ انظر ابن خرداذبة B.G.A. VI, 115؛ ابن الفقيه المسعودي B.G.A. V, 71 المسعودي، مروج الذهب، جـ ٢، ص٤٤٠ - ص٤٤٥؛ الكندي، فضائل مصر؛ ص٢٦؛ القزويني، آثار البلاد ص٩٦ - ص٩٨.

(٢) مروج الذهب، جـ ٢، ص٤٤٤ - ص٤٤٥.

(٣) P. P. T. S., III, 50.

(٤) B. G. A., VII, 338-339
انظر الاصطخري B. G. A., I, 51؛ ابن حوقل، طبعة كرامرز، ص١٥١؛ الأمير أبو الحارث، ص١٥١؛ المقدسي B. G. A., III, 211.

(٥) ناصري خسرو، طبعة الخشاب، ص٤٣؛ Benjamin, 75.

(٦) Bell, P. Lond., IV, XXXIV

المواد التي ينبغي تسليمها إلى بافنوثيوس وإلى رشيد[١]. فقد كانت المدينة تتحكم في مدخل الفرع الغربي من نهر النيل[٢]. ويقرر اليعقوبي[٣] أنها كانت مدينة عامرة بالسكان، وميناء يصب النيل ماءه عن طريقه في البحر، كما كانت السفن القادمة من البحر المتوسط تدخل منه إلى نهر النيل.

كما أن السجل رقم ١٤٤٩[٤] يشير إلى أن المؤن، بما في ذلك دقيق القمح والأرغفة واللوبياء، والزيت والخل والملح اللازمة لعشرين بحاراً وللمهاجرين في الأسطول الغازي يجب أن تسلم إلى المسئولين في دمياط. والخطاب الهام رقم ١٣٥٤، الذي يرجع تاريخه إلى ٩٢ هـ/ ٧١٠م يحوي تعليمات بألا تفرض أية طلبات جديدة على دافعي الضرائب الا بعد الحصاد، على حين يجب إرسال كل المتأخرات مرة واحدة إلى دمياط. كما صدرت التعليمات بأن يرسل «اهل الناحية» في الحال «القمح والخبز المطلوب... للمؤن اللازمة للاسطول الغازي كما هو مذكور أعلاه... وأما ما حملته بالفعل على القوارب فيجب اعادته [إلى دافعي الضرائب]، واذا ظهر أن أيا من الناس في ناحيتك قد أعطى لأي من عمالك أي أموال مهما كانت من أجل المؤن المذكورة تخالف مستوى الاسعار التي قررناها في المذكرات المدونة في طلبنا فيجب اعادة ذلك كاملا اليهم. ولا تفرض على الناس أي مطالب من القمح ومن الخبز الآن وحتى وقت الحصاد بإذن الله؛ ولكن حين يبدأوا الحصاد أطلب منهم كل المتأخرات من القمح والخبز المذكور، وارسله إلى دمياط، ولا تؤخر اردبا واحدا منه. واتبع أوامرنا في جميع هذه الأمور بالضبط ولا تحاول [أن تتخلص من المسئولية؟] لتلقيها على أحد آخر. ولكن أنجز الواجب بنفسك. وتأمل! فإننا قد كتبنا إلى الرسول الذي أرسلناه إليك بأن يحضر إلينا سجلاً بما أرسلته من المؤن المذكورة، وأية كمية تكون قد ارسلتها إضافة من المؤن والأموال اللازمة لها. ولذا لا تجعلنا نعلم أنه قد تم جمع أي أموال من الناس في ناحيتك أدنى من القيمة المذكورة سلفا، والتي ضمنَّاها طلبنا، ولكن

---

(١) Bell, Der Islam, III, No. 1414, 140; XVII, No. 1449, 8.

(٢) انظر ابن حوقل B.G.A., II, 90؛ ابن دقماق، جـ٥، ص١١٣ - ص١١٤؛ ياقوت، المعجم، جـ٢، ص٧٨١.

(٣) B.G.A., VII, 338

(٤) Bell, Der Islam, XVII, No. 1449, 8

اللوبياء والبازلاء والزيت والخل يجب أن ترسلها من فورك إلى دمياط، دونما انتظار لحظة واحدة، ولا تهمل هذا »[1].

ويسجل المقريزي[2] عدداً من الغارات البيزنطية على دمياط. ويكشف تقرير الطبري[3] عن نهب المدينة سنة ٢٣٨ هـ/ ٨٥٣م عن أن البيزنطيين وجدوا مخزونا من الأسلحة كان مقررا لحاكم كريت، كما يكشف عن أنهم أحرقوا مخزنا لأشرعة السفن. ويروي الكندي[4] أنه نتيجة لهذه الحملة بدأ تشييد قلعة دمياط بأمر الخليفة المتوكل في ٣ رمضان سنة ٢٣٩ هـ/ ٨ فبراير ٨٥٤م. وكان نزول البيزنطيين على المدينة في سنة ٢٤٥ هـ/ ٨٥٩م تقريبا[5] قد حفز والي مصر يزيد بن عبدالله على تحصين المؤن الساحلية بما فيها دمياط ورشيد. ووفقا لرواية البلاذري[6] فإن الخليفة المتوكل أمر بأن تقف السفن وتعد الحاميات على طول ساحل البحر المتوسط.

ويصف المقدسي[7] دمياط فيقول إنها مدينة ذات قلعة بحرية وبوابات كثيرة، وأنها على مرمى حجر من البحر المتوسط الذي يصب النيل فيه. ويشرح ياقوت[8] أنه كان يوجد بها برجان كل برج منها على ضفة من ضفتي النهر، وبينها سلسلة تمنع دخول السفن من البحر أو خروجها منه دون إذن. ويروي القزويني الرواية نفسها، على حين يضيف ابن اياس أنه يقال إن السلسلة كانت موجودة قبل الفتح الاسلامي[9]. ويقول ابن بطوطة[10] ان المدينة القديمة دمرت إبان حكم الملك الصالح، وأن مدينة جديدة بنيت محلها.

---

(١) Bell, Der Islam, II, 1345; 281; P.Lond., IV, 29

(٢) الخطط، جـ١، ص٢١٤.

(٣) الطبري، جـ٣، ص١٤١٧ - ص١٤١٨.

(٤) الولاة، ص٢٥٢؛ ابن دقماق، جـ٥، ص٨٠ - ص٨١.

(٥) التاريخ كما يورده المقريزي في الخطط، جـ١، ص٢١٤، غير واضح، وفييت في طبعته للمقريزي I.F. IV, 41 بعد تعديل النص يقترح سنة ٢٣٩ هـ/ ٨٥٣ - ٨٥٤م. وربما يقصد المقريزي بحملة سنة ٢٤٥ هـ الحملة التي ذكرها الكندي، الولاة، ص٢٠٣؛ وابن تغرى بردى، جـ٢، ص٣٠٨ - ص٣٠٩. انظر ايضا ساويرس، جـ٢، ص١٠.

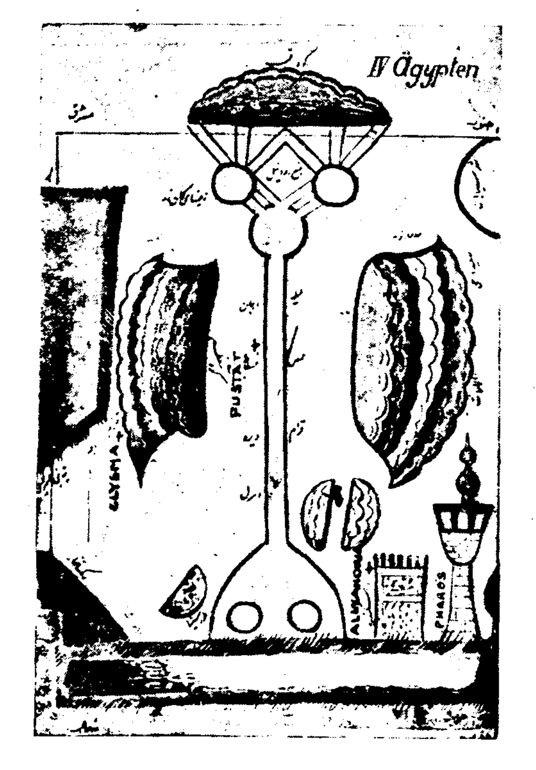
(٦) ص٢٦٣.

(٧) B.G.A., III, 202

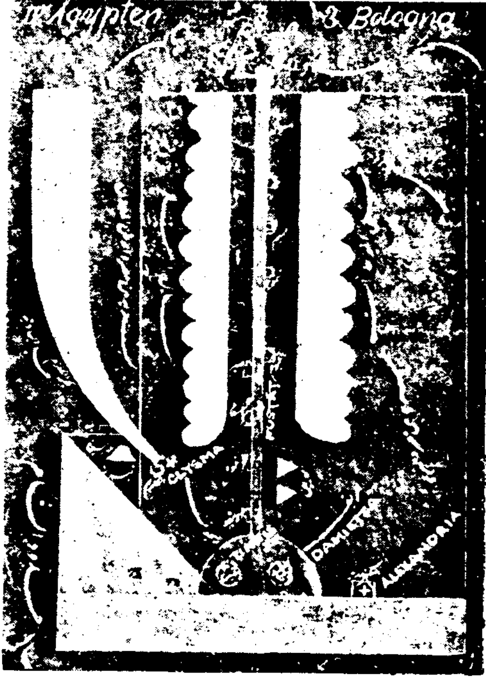
(٨) معجم البلدان، جـ٢، ص٦٠٢.

(٩) القزويني، آثار البلاد، ص١٢٩؛ ابن إياس، جـ١، ص٨٧ (١٠).

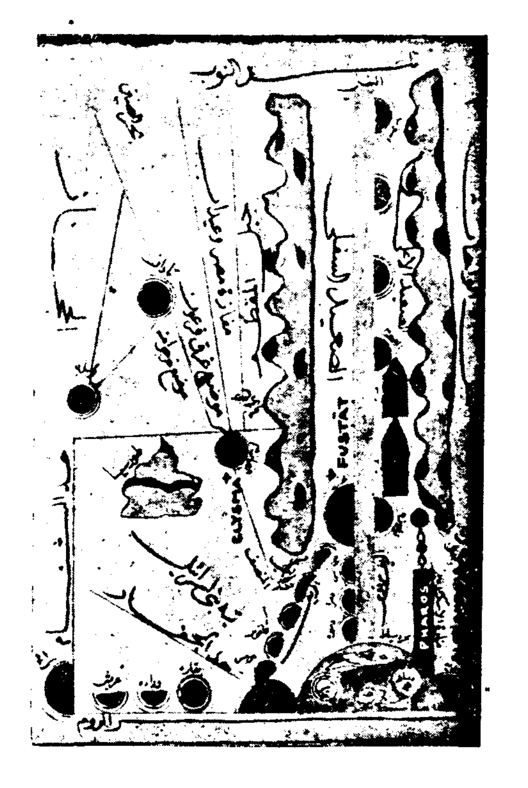
(١٠) جـ١، ص٦١.



١ - المراكز البحرية المصرية القديمة كما تبينها خريطة الجايهاني.



٢ - المراكز البحرية المصرية القديمة كما تبينها خريطة البلخي.



٣ - المراكز البحرية المصرية القديمة كما تبينها خريطة المقدسي.

وكانت دمياط القديمة أقرب إلى البحر من المدينة الجديدة التي أسسها السلطان المملوكي بيبرس في القرن السابع الهجري/ ١٣م[١] وقد تم إختيار موقعها على الجانب الأيمن من دلتا النيل، على بعد حوالي سبعة أميال من مصب النهر، وعلى مسافة تقل عن ميل إلى الغرب من بحيرة المترلة، وإلى الشمال منها كان ثمة حزام رملي ضيق يفصلها عن البحر المتوسط ويشكل ممرا في البحر.

ويقول اليعقوبي[٢] إن النيل ينقسم إلى أثنين عند دمياط: فرع يذهب إلى تنيس وفيه تمر السفن والمراكب الكبار، على حين يصب الفرع الآخر في البحر المتوسط. ويضيف أن تنيس التي يحيط بها البحر كانت مدينة قديمة ولها ميناء يستقبل السفن القادمة من بلاد الشام والمغرب ويحدثنا المقدسي[٣] بأنها قائمة على جزيرة ذات ساحل بهيج. ويقرر ناصري خسرو[٤] أن ألف سفينة كانت تجتمع هناك. أما ابن حوقل[٥] فيقول انها كانت من بين الجزر الهامة التي كانت تعتمد كلية على السفن في المواصلات، وقد تأثر بالطابع البحري الذي وجده هناك على الرغم من أنه لاحظ أن البحيرة لم تكن عميقة، ويمكن أن نجمع المعلومات الخاصة بضحالتها من رواية الطبري[٦] التي يقول فيها إنه بعد نهب البيزنطيين لدمياط سنة ٢٣٨هـ/ ٨٥٣م لم تتمكن سفنهم من الإبحار خوفا من أن تلتصق بالطين، ولذا فإنهم ذهبوا إلى ميناء بالبحيرة يسمى أوشطوم على مسافة اربعة فراسخ من تنيس[٧] وكان له سور وبوابة حديدية بناها الخليفة المعتصم. ومن رواية المؤرخ نفسه يتضح أنهم

---

(١) Quatremêre, Mamlouks, I a, 15; Amelineau, 117; Maspero et Wiet, 93; Becker, E.I., I, 119; Vasiliev, Byzance, I, n.1; Bury, Eastern, 202.

(٢) B.G.A., VII, 337–338

(٣) B.G.A., III, 201

(٤) طبعة شيفر. ص١١٣؛ وطبعة الخشاب، ص٣٩.

(٥) B.G.A., II, 102–103؛ طبعة كرامرز، ص١٥٩. ولمزيد من الوصف انظر الاصطخري B.G.A., I, 52؛ الأمير أبو الحارث. ص٥٥؛ ياقوت، المعجم، جـ١. ص٨٨٢ وما بعدها؛ القزويني، آثار البلاد. ص١١٧ – ص١١٨؛ أبو صالح. ورقة ٧ب ١٦؛ Amelineau, 507–508.

(٦) جـ٣. ص١٤١٨.

(٧) يقول ياقوت إنه على مسيرة ستة فراسخ. معجم البلدان. جـ١. ص٢٧٦.

وجدوا هناك عدة منجنيقات وآلات حربية فأحرقوها ويقول ابن أياس[١] إن المدينة كانت مأهولة بالسكان حتى سنة ٥٧٣ هـ/ ١١٧٧م ودمرت نهائيا في سنة ٦٢٤ هـ/ ١٢٢٦م.

٤ - دار الصناعة بجزيرة الروضة:

في سنة ٥٣ هـ/ ٦٧٢ - ٦٧٣م، حين كان مسلمة بن مخلد واليا على مصر، أغار الأسطول البيزنطي على مدينة البرلس وألحق بالمسلمين خسائر جسيمة[٢]. ونتيجة لهذا الهجوم المؤثر أقيمت أول دار لصناعة السفن في مصر في السنة التالية فوق جزيرة الروضة[٣]. وفي رأي ڤييت[٤] أنه يبدو أن المشروع لم يكتمل لأن البيزنطيين أغاروا على تنيس سنة ١٠١ هـ/ ٧٢٠م[٥] ونجحوا في هجومهم على دمياط سنة ٢٣٨ هـ/ ٨٥٣م، وهو الأمر الذي كان حافزا على بناء أول أسطول في مصر، كما كان السبب في تحصين الموانىء المطلة على البحر المتوسط على يد الوالي عنبسة بن اسحق، وفقا لما ترويه الحوليات الإسلامية.

كان الهجوم البيزنطي الناجح في سنة ٢٣٨ هـ/ ٨٥٣م بلا شك درسا أفاد منه المسلمون في مصر، إذ أنه أجبرهم على أن يكملوا بجدية بناء الأسطول الذي انطلقوا لإنشائه بحماسة بالغة. ويسجل ساويرس[٦] هذه الحقيقة، ويقرر أن عنبسة أمر ببناء السفن في كل المدن الساحلية لأن الروم جاءوا إلى دمياط في ذلك الحين، كما يذكر أن سفنا كثيرة بنيت وأن المسلمين كانوا

---

(١) جـ١، ص٥٠.

(٢) ابن عبد الحكم، ص١٢٤؛ الكندي، الولاة، ص٣٨؛ المقريزي، طبعة ڤييت، جـ٥، ص٨٠؛ ابن تغري بردي، جـ١، ص١٣٣؛ Catani, Chronog., 588.

(٣) الكندي، نقلها عنه القلقشندي، جـ٣، ص٣٣٩؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٧٨، ص١٩٦؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٦٤؛
Casanova, Description de l'Egypte, III, 121, n. 1; Caetani, Chronog; 600; Becker, E, 1, 1, 280

(٤) Corpus, II, 167.

(٥) انظر الكندي، المصدر السابق، ص٧٠؛ المقريزي، طبعة ڤييت، جـ٥، ص٨٧ - ص٨٨، ابن تغري بردي، جـ١، ص٢٤٤.

(٦) طبعة عبد المسيح، جـ٢، ص٩.

يصلحون سنويا ما تلف منها ويبنون سفنا جديدة عوضا عن تلك التي فقدت. ويقول إنهم كانوا يبحرون بها الى أرض الروم حيث يشنون الحرب عليهم. ويروي المقريزي[١] أنه نتيجة لهذا الهجوم تم بناء أول أسطول، وأنه منذ ذلك الوقت صار هذا الموضوع ذا أهمية قصوى في مصر.

ويحاول ڤييت[٢] أن يوفق بين ما قيل حول تأسيس دار الصناعة سنة ٥٤ هـ/ ٦٧٤ م بأن يقترح أن أولئك المؤرخين يقصدون أن عنبسة كان مهتما اهتماماً خاصاً ببناء سفن الحرب وأن دار الصناعة التي أسست سنة ٥٤ هـ قد بنت سفن الملاحة النيلية فقط. وعلى أية حال فإن ساويرس[٣] يقول إنه حين وصل مروان الثاني إلى مصر خلال الصراع ضد العباسيين أحرق مدينة الفسطاط، وحين عرف أن أعداءه وصلوا إلى الغرما أرسل قوات إلى الشمال على ظهر المراكب ليتوجهوا إلى جميع الجهات فيحرقوا كل ما قد يجدونه من القوارب في النهر، وقد قاموا بهذا العمل فعلا. وكان هدفه أن يمنع عدوه من أن يجد على الأرض شيئا يزيد من متاعبه، أو قوارب يعبر بها إليه. وبهذا لا يمكث في مصر بل ينكص على أعقابه. ومن ثم فإنه يبدو أن الأسطول الذي بنى بعد نهب دمياط سنة ٢٣٨ هـ كان هو أول أسطول يبنى بعد أن دمر مروان الثاني السفن.

وتكشف البرديات عن أن سفن الحرب كانت تبنى في دار الصناعة ببابيلون لأن كلمة «دروموناريا dromonaria»[٤] ورد ذكرها بين أسماء السفن المبنية هناك، كما أن دار الصناعة كانت هي الدار الرئيسية لصناعة السفن، كما كانت قاعدة بحرية في الوقت نفسه. وفي الخطاب رقم ١٤١٠، الذي يعود تاريخه إلى سنة ٩١ هـ/ ٧٠٩ م، يأمر الوالي أهل أفروديتو بأن يقدموا أربعة من العمال المهرة: ثلاثة من النجارين، وقلّاف واحد، لإصلاح

---

(١) الخطط، جـ٢، ص١٩١.

(٢) Corpus, II, 168.

(٣) Pat. Or., V, fasc. I, 167 [421], 168 [422], 169 [423].
ويذكر الكندي، كتاب الولاة، ص٩٥ (١٢) أن مروان الثاني أحرق الجسرين.

(٤) ورد ذكرها في الخطاب رقم ١٤١٠ وكذلك Bell, Der Islam, IV, No 1434. عن معنى الكلمة انظر ما يلي.

السفن في ترسانة بابيلون «بسم الله الرحمن الرحيم. من قرة بن شريك الوالي إليكم يا أهل قرية أفروديتو، عليكم أن تقدموا لتنظيف سفن الكارابي والاكاتيناريا، والدرموناريا في جزيرة بابيلون تحت رعاية واشراف عبد العلاء بن أبي حاكم الناظر في الفترة الثامنة الحالية، وللغزوة التي ستتم في الفترة التاسعة ٤ = أربعة من العمال المهرة مع طعام يكفيهم ثلاثة شهور، ٢ = اثنين من النجارين بأجر قدره اثنين صوليدوس في الشهر، ونجار واحد راتبه $\frac{١}{٣}$ ١ صوليدوس شهريا، وقلاف واحد راتبه $\frac{١}{٣}$ ١ صوليدوس شهريا، واذا كنتم ستسوون مسألة المال فادفعوا أجورهم وطعامهم على النحو المفصل أعلاه فقط».[١]

والخطاب رقم ١٣٧١ عبارة عن أمر باصلاح السفن في جزيرة الروضة (بابيلون) أما رقم ١٤٠٨ فهو خاص بصناعة المسامير[٢]. ويعطينا التقرير رقم ١٤٣٣ والتقرير رقم ١٤٣٤[٣] تفاصيل عن البحارة والصناع المهرة بما في ذلك القلافين، والنجارين. وصناع الحديد، والحدادين، وغيرهم من عمال اصلاح وبناء السفن وتنظيفها. كما أن التقرير رقم ١٤١٤[٤] يذكر الطعام من الملح والزيت «لإعاشة الصناع المهرة المستخدمين في سفن الكارابي في بابيلون». ويشير كل من رقم ١٤٣٣ و ١٤٣٤[٥] إلى خشب النخيل والجميز، وسلاسل النحاس، والحبال، والوسائد، والصواري والخيوط باعتبارها من الامدادات اللازمة لبناء السفن. وفي التقرير الأخير، الذي وضع بل تاريخه بين سنة ٩٦ هـ/ ٧١٤م وسنة ٩٨هـ/ ٧١٦م يبدو أن القاسم بن كعب قد خلف العلاء بن أبي حاكم كمشرف على دار الصناعة. فقد ورد ذكر القاسم على أنه «في الفترة الرابعة عشرة (المشرف؟)، ومن أجل غزوة الفترة الخامسة عشرة»[٦].

وتوضح الإشارات الكثيرة إلى بناء السفن واصلاحها أنه كانت توجد

---

(١) Bell, Ibid, III, No. 1410, 132-133; P.Lond., IV, 79.

(٢) رقم ١٣٧١، ورقم ١٤٠٨ سنورد منهما فقرات فيما يلي:

(٣) Bell, Der Islam, III, No. 1433, 370-371; IV, No. 1434, 92, 93

(٤) Bell, Ibid, III, No. 1414, 137; P.Lond. IV, 124 sq.

(٥) Bell, Ibid, III, No. 1433, 369-370; IV, No. 1434, 89, 90, 91, 93

(٦) Bell, Ibid, Iv, No. 1434, 89, 90, 91

ساحات شاملة لبناء السفن، بالاضافة إلى الأحواض. وحقيقة ورود ذكر البحارة على أساس أنهم متمركزون في بابيلون، توحي بأن ثمة ثكنات عسكرية بحرية ارتبطت بدار الصناعة[١]. وهو ما أشارت اليه البرديات عند ذكرها لجزيرة بابيلون. وكان المقصود ببابيلون هي المدينة القديمة والتحصينات التي بناها الإغريق، والتي تتوسط بموقعها مصر السفلى ومصر العليا وتتحكم في داخل البلاد. وما زالت أجزاء من هذه التحصينات القديمة باقية حتى الآن في قصر الشمع[٢]. وتميز مجموعة البرديات بينها وبين الفسطاط[٣] التي صارت عاصمة لمصر. وربما تمثلت الاختلافات في أن «الفسطاط» كان هو الإسم الذي يطلق بصفة خاصة على الحي الرسمي الجديد باعتباره مقراً للحكم، على حين كان اسم «بابيلون» يطلق على القلعة القديمة ومخازنها ودار الصناعة، وربما كان يستخدم على نطاق أوسع للدلالة على المدينة كلها كمكان للسكنى. ويمكن دعم هذا القول بحقيقة أن المهاجرين أو المستوطنين العرب كان يُشار إليهم باستمرار باعتبارهم من الفسطاط، ولم ترد الإشارة إليهم أبداً على أنهم من بابيلون. ويقال إن المصطلح قد اطلق بالفعل على موضع مدينة ممفيس القديمة[٤]، التي كانت ماتزال تذكر في البرديات[٥]، على الرغم من ذبولها واضمحلالها منذ تأسيس الاسكندرية. ويقول اليعقوبي[٦] إن مدينة ممفيس كانت كلها خرائب، وقد سجل أطلالها ابن الفقيه[٧] الذي يحكي أنه سمع من رجل مسن عن قصر كبير كان قائما على كتلة واحدة من الصخر، ويعلق بقوله إن ممفيس مدينة فرعون ولها سبعون بوابة وأسوار من حديد ونحاس. ويبدو

---

(١) Bell, P. Lond., IV, XXXIII

(٢) Becker, E.I., I, 550

(٣) ابن عبدالحكم، ص١٦، ص٦٤؛ الاصطخري B.G.A., I, 49؛ ابن حوقل B.G.A., II, 96؛ المقدسي، ص١٩٨؛ أبو صالح، ورقة ٣٣ب؛ حيث يسميها جزيرة مصر؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٧٧ - ص١٧٨؛ السيوطي، حسن المحاضرة جـ٢، ص٢٦٣ - ص٢٦٨ حيث يكرر رواية المقريزي؛ علي مبارك، جـ١٨، ص٧.

(٤) Lane-Poole, Hist. of Egypt, 3 والمدينة المحيطة بقصر الشمع كان يطلق عليها «مصر»، ولكن يبدو أنه كان يحدث أحيانا تداخل بين «مصر» و«منف». ولذا يقول عبداللطيف، ص٦٥، إن الآثار في مصر القديمة التي هي مدينة تلي الجيزة خلف الفسطاط، وهي المدينة التي كان يسكنها الفراعنة وكانت قاعدة للكهم.

(٥) Bell, P. Lond., IV, No. 1433 (180 sq.), 292; XVIII, n. 5.

(٦) B.G.A., VII, 331.

(٧) B.G.A., V, 85, 73

أن الكثير من الخرائب والاطلال كانت ماتزال تحدد موقع المدينة آنذاك.

موقع دار الصناعة:

في زمن ابن عبد الحكم كانت الترسانة تسمى «جزيرة الصناعة»[١]، أو «الجزيرة»[٢] والتمييز أصلا بين الفسطاط وبابيلون سرعان ما تلاشى بطبيعة الحال، وقد تعرض اسم بابيلون للاستخدام الخاطىء من جانب الجميع فيما عدا الأقباط[٣]. وحين فتح المسلمون مصر لم تكن هناك سوى جزيرة واحدة في النيل في هذه المنطقة[٤]. وهي الجزيرة التي كانت النواة التي تكونت حولها جزيرة الروضة الحالية. ولم يكن كل من الاصطخري، وابن حوقل، والمقدسي، وياقوت يعرفون هذا الاسم الأخير[٥]. وقد ورد هذا الإسم للمرة الأولى في كتاب ابن دقماق[٦] (ت ٨٠٨ هـ/ ١٤٠٦ م). ويقول القلقشندي[٧] إن جزيرة الصناعة كانت معروفة عموما باسم «الروضة»، بسبب موقعها الممتاز وقصورها وبساتينها ومظاهر الجمال المحيطة بها. ويقال إن الاسم معروف منذ عصر الوزير الفاطمي الأفضل بن بدر الجمالي (ت ٥١٥ هـ/ ١١٢١ م)، وهو مايزال مستخدما حتى الآن[٨]. وفي زمن الادريسي (ت ٥٦١ هـ/ ١١٦٦ م) كانت تسمى «دار المقياس»[٩] أيضا والمقياس هو الذي بناه اسامة بن زيد

---

(١) ابن عبد الحكم، ص ٩٠، ص ١٢٧؛ المسعودي، مروج الذهب، جـ ٢، ص ٣٦٦؛ الكندي، الولاة، ص ٧٨، ص ٨٧؛ القلقشندي، جـ ٣، ص ٥٩؛ المقريزي، الخطط، جـ ٢، ص ١٧٨؛ Maspero, et Wiet, Materiaux, 68 ويذكران أن الترسانة كانت تسمى جزيرة الصناعة زمن الكندي (ت ٣٥٠ هـ/ ٩٦١ م) ولكن ابن عبد الحكم يذكر الاسم في فترة سابقة.

(٢) ابن عبد الحكم، ص ١٦، ص ٦٤؛ أبو صالح، ورقة ٣٣ ب حيث يسميها [illegible] الخطط جـ ٢، ص ١٧٧ - ص ١٧٨.

(٣) [illegible]

(٤) القلقشندي، جـ ٣، ص ٣٣٩؛ المقريزي، الخطط، جـ ٢، ص ٧ [illegible] جـ ٢، ص ٢٦٣.

(٥) الاصطخري، B.G.A., I, 49؛ ابن حوقل 49 [illegible] جـ ٢، ص ٨٠ وما بعدها؛ المشترك، ص [illegible]

(٦) [illegible] جـ ٤، ص ١٠٩.

(٧) [illegible] جـ ٣، ص ٣٣٩. و[illegible] سميت بال[illegible]

(٨) [illegible]

من المراكب المثبتة إلى بعضها بألواح من الخشب. ويذكر الإصطخري كلا من الجسرين، كما يضيف ابن حوقل أن كلا منهما كان يتألف من ثلاثين مركبا[١]. ويقرر الادريسي[٢] أن أحدهما كان يتألف من هذا العدد على حين كان الآخر، وهو الجسر المتصل بالجيزة، يتألف من ضعف هذا العدد تقريبا. ويقول بتلر[٣]، متبعا رأي هاماكر Hamaker، أن الجسرين كانا قائمين قبل الفتح، وكان من شروط تسليم بابيلون أن يحافظ عليهما القبط سليمين. وفي زمن الخليفة المأمون العباسي كان هناك جسر عرف باسم «الجسر القديم» يمتد عبر النيل[٤]. ويقول القلقشندي[٥] إن جسر المراكب الذي كان يصل الجزيرة بالفسطاط ظل باقيا حتى توجه الخليفة المأمون إلى مصر وبنى جسراً جديداً من الخشب. ويضيف بأن كلا الجسرين قد لحقهما الدمار بسبب ريح عاتية بعد رحيل المأمون، وحينئذ تم بناء جسر آخر عوضا عن الجسر الجديد، وأهمل الجسر القديم[٦].

والتفاصيل الكثيرة الواردة في السطور السابقة تساعدنا في حسم السؤال الهام عن موضع دار الصناعة. ويقول المسعودي[٧] إن جزيرة الصناعة تقع بين الفسطاط والجيزة، وأن من الضروري أن تعبر جسرا لكي تصل الى الفسطاط على الجانب الشرقي، وجسرا آخر لتصل إلى الجيزة على الجانب الغربي. ويضيف ابن حوقل[٨] أن الفسطاط تقع على ضفة النيل الشرقية، وأنها مدينة عامرة يتفرع النيل عندها الى فرعين، والفرع الأول يضم مباني فاخرة وبيوتا جميلة ويسمى بالجزيرة، ويعبرون اليها من الفسطاط على جسر مكون من

---

(١) الاصطخري B.G.A., I,49؛ ابن حوقل، B.G.A., II, 96.

(٢) نزهة المشتاق، ص١١٢؛ المقريزي، جـ٢، ص١٧٠؛ السيوطي. حسن المحاضرة. جـ٢. ص٢٦٧ - ص٢٦٨.

(٣) 129, n.19; Becker, E.I., I, 820 حيث يقول إن من الواضح أنه لا توجد معلومات محددة تتعلق بوجود كلا الجسرين زمن الفتح. وربما يكونا قد وجدا ودمرهما الحريق الذي دمر الفسطاط سنة ١٣٢ هـ/ ٧٤٩م. انظر ما يلي.

(٤) الكندي، الولاة، ص١٩٢؛ ابن عبد الحكم، ص١٣٦. حيث يذكر الجسر القديم.

(٥) جـ٣، ص٣٣٩.

(٦) يلاحظ القضاعي، نقله المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٧٠. أنه كان مايزال موجودا في عصره (العصر الفاطمي). ويقول المقدسي B.G.A., III, 200 إن الجسر الذي كان يربط الجيزة بالجزيرة دمر حين وصل الفاطميون.

(٧) مروج الذهب، جـ٢، ص٣٦٦.

(٨) B.G.A., II, 96

ثلاثين مركبا؛ ومن الجزيرة يوجد جسر آخر يصل إلى الفرع الثاني الذي يسمى بالجيزة. ووفقا لبعض الأقوال[1] كانت الجزيرة في بداية الأمر في منتصف النهر. وعلى أية حال فإن الفرع الذي كان يخرج من النهر عند بابيلون قد غمرته الرمال والطين. ويبدو أيضا أن الترسانة كانت ترتبط بالحصن تماما.

الترسانة في عصر الطولونيين:

منذ سقوط بابيلون في أيدي المسلمين، لم ترد أية معلومات أخرى عن الحصن. واذ شعر ابن طولون بأن هناك ما يهدد سلطانه، كان أول من أعاد بناء الحصن[2] في موقعه السابق في سنة ٢٦٣ هـ/ ٨٧٦ م. وحين أحس الموفق بالغيرة من موقفه المستقل أرسل موسى بن بغا على رأس جيش لإخضاعه[3]. ولما سمع ابن طولون باقترابه شرع في تحصين عاصمته واستعد لدفاع مستميت. وأسرعت القوات العراقية إلى الرقة، وهناك أعلنت العصيان بسبب نقص الأزواد وتأخر الرواتب. وإذ قَدَّر موسى قوة العدو، قرر أن يترك جيشه المتمرد وعاد إلى بغداد. وهكذا فشلت حملة الخليفة ضد مصر[4]. وبدأت الاستعدادات العسكرية النشيطة من جانب ابن طولون الذي كان قد اتخذ حيطته ببناء حصن[5] على جزيرة الروضة لتكون ملاذا لأسرته، كما بنى مخبأ لثروته وكنوزه عند الضرورة. ويقرر المدائني[6] أن كل حجر فيه تكلف درهما، وأن جملة نفقات بنائه قد وصلت إلى مائتي ألف دينار.

---

(١) ابن دقماق، جـ ٤، ص ١٠٩؛ المقريزي، الخطط، جـ ٢، ص ١٧٠؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ ٢، ص ٢٦٣؛ علي مبارك، جـ ١٨، ص ٧.

(٢) يقول ابن دقماق، جـ ٤، ص ١٠٩ إن أسوار الجزيرة وابراجها ظلت في حال مهدمة حتى أعاد ابن طولون بناءها سنة ٢٦٣ هـ/ ٨٧٦ م.

(٣) أراد الخليفة أن يستبدل ابن طولون بماجور الذي كان واليا على دمشق. عن هذه الحملة انظر المدائني ص ٨٦؛ الكندي، الولاة، ص ٢١٨؛ زكي حسن، ص ٥٨ - ص ٦٣.

(٤) زكي حسن، ص ٦٢؛ Becker, Beiträge, II, 149.

(٥) الكندي، المصدر السابق، ص ٢١٨ حيث يقول ان حصن الجزيرة كان بين الجسرين. انظر المدائني، ص ٨٦ القلقشندي، جـ ٣، ص ٣٣٩؛ ابن دقماق، جـ ٤، ص ١٠٩؛ المقريزي، الخطط، جـ ٢، ص ١٨٠؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ ٢، ص ٢٦٤، علي مبارك، جـ ١٨، ص ٧؛ Wiet, Corpus, II, 168

(٦) ص ٨٧، ص ٣٥١؛ ابن تغري بردي، جـ ٣، ص ١٢، حيث يقول إن تكاليف بناء الحصن كانت ٨٠,٠٠٠ دينار.

كذلك زود ابن طولون نفسه بأسطول قوامه عشر سفن حربية للدفاع عن عاصمته[١]. وحين تحقق من أهمية وضرورة وجود قاعدة بحرية جيدة التجهيز، وسع الترسانة بالجزيرة، على نفس الموقع السابق[٢] في سنة ٥٤ هـ/ ٦٧٤ م. ومن المستحيل أن نقوم بدراسة جادة عن الأسطول الطولوني بسبب ندرة النصوص. بيد أنه يبدو أنه لم يلعب دورا هاماً ابان حكم الأسرة الطولونية وقد حفظ المدائني[٣] نصا يتعلق بأبي كامل شجاع بن أسلم متولي دار صناعة السفن، والذي تلقى أمراً من أحمد بن طولون بألا يبخل بالنفقات في سبيل بناء سفن قوية جيدة، يقول فيه ابن طولون إنه يلقى احتراما كاملا من رعيته، ولكن البحر وحده لا يهابه، ولذا فإنه سوف يكون مسرفا في شيء واحد فقط هو بناء السفن. ويقول له إنه لو أظهر مهارة كبرى واهتماما بهذا الأمر، فإنه سيكون بعون الله في مأمن من كل شرور البحر. ويبدو أن هذا المسئول قد تعرض للسجن[٤] على يد ابن طولون لسبب مجهول. وربما يكون السبب هو أنه كان قريبا لأحمد بن القاسم بن أسلم الذي شارك في التمرد الذي قاده العباس بن أحمد بن طولون[٥]. وأيا كان السبب فلا بد أن السجن كان قبل تعيينه في هذا المنصب الرفيع.

وربما كانت استعدادات ابن طولون العسكرية قد توقفت بعد تراجع موسى. أما الموفق، الذي كانت موارده قد أنهكت بسبب حروبه ضد الزنج، فقد اضطر إلى تجاهل أمر مصر وعقد الصلح مع ابن طولون[٦]. ويقول المدائني[٧] ان ابن طولون أوقف استعداداته العسكرية بمجرد سماعه بخبر وفاة

---

(١) المدائني، ص٨٧، الكندي، المصدر السابق، ص٢١٨ - ص٢١٩؛ ابن خلدون العبر، جـ٤، ص٣٠٠؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٨٠؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٦٤؛ علي مبارك، جـ١٨، ص٧ - ٨

Becker, Beiträge, II, 163.

وعن أسماء السفن في أسطول ابن طولون انظر الملحق الثاني في آخر الدراسة.

(٢) الكندي، الولاة، ص٢١٨؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٦ - ص١٩٧؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٦٥؛ علي مبارك، جـ، ص٧؛ Wiet, Corpus, II, 168.

(٣) ص٢٠٨، وقد نسخها ابن سعيد، طبعة فوللرز، ص٢٨.

(٤) المدائني، ص٢٠٨، ابن سعيد، ص٢٨.

(٥) الكندي، المصدر السابق، ص٢٢٠؛ وعن تمرد العباس انظر زكي محمد حسن، ص٦٤ وما بعدها.

(٦) زكي حسن، ص٦٣؛ Muir, Caliphate, 545, 550.

(٧) ص٨٨. انظر ابن دقماق، جـ٤، ص١٠٩.

موسى، وقدم الأموال إحسانا إلى الفقراء والعمال الذين استخدمهم. وقد استغل الشاعر محمد بن داود، الذي اشتهر بسبب هجائه للطولونيين، توقف نشاط ابن طولون العسكري خير استغلال، وكتب أبياتا يسخر منه فيها حفظها المؤرخون المسلمون[1]:

لما ثوى ابن بغا بالرقتين ملأ	ساقيه زرقا إلى الكعبين والعقب
بنى الجزيرة حصنا يستجن به	بالعسف والضرب والصناع في تعب
وراقب الجيزة القصوى فخندقها	وكاد يصعق من خوف ومن رعب
له مراكب فوق النيل راكدة	فما سوى القار للنظار والخشب
ترى عليها لباس الذل مذ بنيت	بالشط ممنوعة من عزة الطلب
فما بناها لغزو الروم محتسبا	لكن بناها غداة الروع والعطب

ويقتبس المقريزي[2] أبياتا أخرى من الشاعر سعيد ابن القاضي في مديح الطولونيين والروضة:

وإن جئت رأس الجسر فانظر تأملا
إلى الحصن أو فاعبر إليه على الجسر
ترى أثرا لم يبعد من يستطيعه
من الناس في بدو البلاد ولا حضر
مآثر لا تبلى وإن باد أهلها
ومجد يؤدي وارثيه إلى الفخر

وكان بوسع مؤسس الأسرة الطولونية أن يحتفظ بسيطرته على بلاد الشام[3]، وأن يترك عند موته مائتي سفينة حربية كبيرة بكامل تجهيزاتها[4].

(١) الكندي، المصدر السابق، ص٢١٨؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٨٠؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٦٤ - ص٢٦٥.

(٢) الخطط، جـ٢، ص١٨١؛ ولمزيد من الاشعار في مديح ابن طولون انظر الكندي، الولاة، ص٢٢٧ - ص٢٣٣.

(٣) زكي حسن، ص٦٤ وما بعدها، Muir, Caliphate, 549; Lane, Poole Hist. of Egypt, 61 sq.

(٤) ص٣٤٠، ص٣٤٩. ويقول ابن إياس، جـ١، ص٤٠ يقول إنها كانت ألف سفينة، ويقول لين - بول إنها كانت مائة سفينة حربية Ibid, 71.

وعقد خليفته خمارويه الصلح مع الخليفة العباس الذي عينه واليا على مصر والشام وأعالي الجزيرة لمدة ثلاثين عاما[1].

الترسانة زمن الإخشيديين:

يذكر الكندي ثلاث هجمات شنها الخليفة الفاطمي في شمال افريقيا خلال ولاية تكين[2]. وكانت الهجمة الأولى[3] في سنة ٣٠٢ هـ/ ٩١٤ م حين أبحر أسطول تحت قيادة حباسة بن يوسف قاصدا الاسكندرية واستولى عليها دون مقاومة. وقد سار اكثر من عشرة آلاف رجل حينئذ نحو الفسطاط ولكنهم هزموا وأجبروا على التراجع أمام قوات الوالي. وبعد ذلك بخمس سنوات تمت محاولة ثانية[4]، ثم في سنة ٣٠٨ هـ/ ٩٢١ م قاد عبدالرحمن ابن الخليفة الفاطمي اسطولا وصل إلى الاسكندرية. ثم استولى على الفيوم وحين وجد نفسه أمام مقاومة من القوات المشتركة من قوات الخليفة العباس وتكين انسحب وعاد الى وطنه[5].

وعلى الرغم من أن هذه المحاولات من جانب الخليفة الفاطمي قد باءت بالفشل، فإنها أدت بمحمد بن طغج إلى اتخاذ حيطته ضد أي هجوم جديد. ويروي الكندي[6] أنه حين عين الخليفة الراضي العباسي ابن طغج حاكما على مصر للمرة الثانية سنة ٣٢٣/ ٩٣٥ م تقدم حباسة بن أحمد السلمي (P. 46) (ولقبه أبو مالك) بقواته المغربية واستولى على الفيوم. كما استولى على أسطول

---

(١) الكندي، الولاة، ص٢٣٨؛ Gibb, E.I., IV, 834

(٢) كان تكين واليا على مصر ثلاث مرات؛ كانت الأولى من سنة ٢٩٧ هـ/ ٣٠٢ هـ/ ٩١٠ - ٩١٥ م والثانية ٣٠٧ - ٣٠٩ هـ/ ٩٢٠ - ٩٢١ م والثالثة ٣١١ - ٣٢١ هـ/ ٩٢٤ - ٩٣٣ م. انظر الكندي، المصدر السابق، ص٢٦٧، ص٢٧٣، ص٢٧٦، ص٢٧٨، ص ٢٨٠ - ص٢٨١؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص١٣؛ ابن إياس، جـ١، ص٤٢.

(٣) الكندي، الولاة، ص٢٦٩ حيث يورد تقريرا عن هذه الهجمات. وعن هذه الحملة انظر الطبري، جـ٢، ص٢٢٩، ٢٢٩٢ - ٢٢٩٣؛ اوتيخيوس Corp. Script. Chaist, VII, 80, 110؛ ابن مسكويه، طبعة مرجليوث، جـ١، ص٣٦ ابن خلكان، جـ٢، ص٣٥؛ ابن عذارى، جـ١، ص ١٧٠؛ المقريزي، اتعاظ الحنفا، ص٤٢؛ السيوطي، تاريخ الخلفاء، ص١٥٣.

(٤) انظر بعده.

(٥) الكندي، المصدر السابق، ص٢٧٧ - ص٢٧٨. انظر المدائني، ص١٠٢، ابن الأثير، جـ٨، ص٩٨؛ ابن خلدون العبر، جـ٤، ص٣٩؛ المقريزي، المصدر السابق، ص٤٥.

(٦) الولاة، ص٢٨٦ - ص٢٨٧.

ابن طغج أثناء رسوه هناك وقتل أميره سعيد بن كلملم وبعضا من رجاله. ثم عاد الغزاة إلى الاسكندرية ومنها إلى برقة، ولكنهم في طريقهم توقفوا عند ترسانة الروضة واشعلوا فيها النيران على حين كان ابن طغج وقواته يرقبون الموقف[١]. ويضيف ابن سعيد[٢] أن الوالي كان في بيت خديجة بنت الفتح وهي أرملة أحمد بن طولون، وحيد وجد أن قوته لا تسمح له بمقاومة الجيش قال إن دار الصناعة هناك (في الجزيرة) خطأ، ابنوا دار الصناعة هنا (دار بنت الفتح). ويسجل ابن زولاق القصة التالية عن الإخشيد فيما يتعلق بتأسيس الترسانة «اذكر أني كنت آكل مع أبي منصور تكين أمير مصر، وجرى ذكر الصناعة فقال تكين: صناعة يكون بيننا وبينها بحر خطأ. فأشارت الجماعة بنقلها، فقال إلى أي موضع؟ فأردت أن أشير عليه بدار خديجة بنت الفتح بن خاقان، ثم سكت، وقلت أدع هذا الرأي لنفسي اذا ملكت مصر فبلغت ذلك والحمدلله وحده». ويروي ابن سعيد قصة مشوقة أخرى[٣]: «ولما أخذ محمد بن طغج دار خديجة كان يتردد اليها حتى عملت. فلما أبتدأوا بإنشاء المراكب فيها صاحت به إمرأة فقال خذوها، فساروا بها إلى داره، فأحضرها مساء، واستخبرها عن أمرها. فقالت إبعث معي من يحمل المال. فأرسل معها جماعة إلى دار خديجة هذه فدلتهم على مكان استخرجت منه عيناً وورقاً، وحلياً وثياباً، وعدة ذخائر لم ير مثلها. وساروا بها إلى محمد بن طغج فطلب المرأة ليكافئها على ما كان فيها فلم توجد. فكان هذا اول مال وصل الى محمد بن طغج بمصر». وتضيف الرواية أن الأخشيد أرسل إلى من يدعى صالح بن نافع وقال له: «كان في نفسي اذا ملكت مصر أن اجعل صناعة العمارة في دار ابنة الفتح، واجعل موضع الصناعة من الجزيرة بستانا أسميه المختار، فاركب وخط لي بستانا وداراً، وقدر لي النفقة عليها».

(١) عن هذه الرواية انظر ابن سعيد، طبعة Tallqvist، ص١٢ - ص١٣؛ ابن دقماق، جـ٤، ص١٢، المقريزي الخطط، جـ٢، ص١٨١؛ السيوطي، كوكب الروضة، ١٥ (١).

(٢) المصدر السابق. كما ورد ذكرها باختصار عند ابن دقماق، جـ٤، ص١٢؛ المقريزي، الخطط جـ٢، ص١٨١؛ السيوطي، كوكب الروضة ١٥ (أ).

(٣) المصدر السابق، ص١٣ - ص١٤. وعن سلطة الحسين بن أحمد انظر المقريزي الخطط جـ٢، ص١٨١.

« فركب صالح بجماعة، وخطوا بستانا فيه دار للغلمان، ودار للنوبة، وخزائن للكسوة، وخزائن للطعام، وصوروه وأتوا به فاستحسنه وقال: كم قدرتم النفقة؟ قالوا: ثلاثين ألف دينار فاستكثرها. فلم يزالوا يضعون من التقدير حتى صار خمسة آلاف دينار[١]. فأذن لهم في عمله. ولما شرعوا فيه ألزمهم المال من عندهم». وجمع صالح المال من جماعة وساهم هو بثلاثمائة دينار وتسلم خمسمائة دينار من كل من ابي علي خير، وأبي بكر بن كلا، وابي الجعفر بن المنفق. وسرعان ما تم جمع ستة آلاف دينار. وقد أشرف على عمليات البناء زقاق وأبو الرداد. وقد خصص البستان الرائع لاستخدام الأخشيد وصار يفاخر به أهل العراق[٢].

وحين مات الأخشيد كانت لديه مائة مركب حربية، تساوي كل منها ثلاثة آلاف دينار، كما خلف عددا من قوارب النزهة المعروفة باسم العشاريات[٣]. ويقول يحيى بن سعيد أن السفن خرجت الى الماء من الترسانة الجديدة بعد موت الإخشيد ويصف حادثة وقعت في ٩ صفر ٣٤٩ هـ/ ابريل ٩٦٠ م فيقول إن المسلمين كانوا يسرعون في الاعداد للحرب ضد الروم. وأن كافور ذهب إلى الترسانة حيث كان ينتظر إنزال سفينة حربية كبيرة الى الماء. وعلى سفينة أخرى كانت راسية بالقرب من ضفة النهر تجمع قوم كثيرون على أحد جانبي السفينة يرقبون ما يحدث. ومن سوء الحظ انقلبت بهم المركب وماتوا جميعاً. وبالقرب من المكان كانت (P.48)[٤] هناك مجموعة قوارب أخرى قد امتلأت هي ايضاً بالمتفرجين. وقد غرقت هذه أيضا ومات ركابها، وكان مجموع من ماتوا حوالي خمسمائة نفس. ولم يكن هناك شارع لم يقم فيه قائم حزنا على الموتى. وثمة فقرة في كتاب الكندي[٥] توضح أن الفسطاط كانت مركزا هاما للسفن إذ يقول إن جميع مدن مصر كانت تصلها

(١) ابن سعيد، ص١٣ - ص١٤؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٨١؛ السيوطي، كوكب الروضة، ص١٦؛ حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٦٥ حيث يقولون إن تكاليف بناء البستان كان خمسة آلاف دينار. أما علي مبارك، جـ١٨، ص٧ فيقول إن التكاليف كانت خمسمائة الف دينار.

(٢) ابن سعيد، المصدر السابق، ص١٤. انظر المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٨١؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢ ص٢٦٥.

(٣) ابن سعيد، المصدر السابق، ص٤٤، وعن العشاريات انظر ملحق ٢.

(٤) Pat. Or., XVIII, 780 [82].

(٥) فضائل مصر، ص٢٥، ص٣٢.

السفن والمراكب التي تحمل الطعام والممتلكات والآلات الى الفسطاط، وكل منها تحمل قدر ما يحمله خمسمائة بعير. كما أن المقدسي[1] يعطينا تقريرا ممتعا عن السفن هناك فيقول إنه كان يتريض على ضفة النهر ذات يوم، وقد راوده العجب من كثرة عدد المراكب الراسية أو المقلعة حين اقترب منه رجل وسأله عن بلده، فأجابه بأنه من المدينة المقدسة. فقال له الرجل انها مدينة كبيرة ولكنه قال ايضا إن السفن الراسية على الشاطىء والسفن التي اقلعت إلى مختلف المدائن والقرى من الكثرة بحيث أنها يمكن أن تذهب إلى القدس، ويمكنها أن تحمل كل السكان والأحجار والأخشاب الموجودة هناك حتى ليقول الناس: كانت توجد مدينة هنا.

موقع الترسانة الجديدة:

كان ابن طولون هو أول من جعل جزيرة الروضة قلعة منتظمة. بيد أن النيل كان أقوى من ارادته لأن مياه النيل هدمت بالتدريج التحصينات التي بناها[2]. وأخيراً أزالها الأخشيد سنة ٣٢٣ هـ/ ٩٣٥م وبعد ذلك بسنتين، وفي شعبان ٣٢٥ هـ/ يونيو ٩٣٧م بنى هذا الحاكم ترسانة جديدة[3] شمال الفسطاط على انقاض بيت كانت تملكه ارملة ابن طولون. وصارت جزيرة الروضة منزلا ملكيا حيث شيد فيها قصر وبستان عرف باسم المختار.

وبعد نقل الترسانة الى شاطىء الفسطاط لا يقدم لنا المؤرخون أية معلومات عن الروضة، حتى يذكروا التنظيم الجديد الذي عمله الوزير الفاطمي المأمون البطائحي في سنة ٥١٦ هـ/ ١١٢٢م. ولا يوجد مؤرخ واحد يحدد تاريخ التخلي عن المنشآت البحرية في الفسطاط (مصر) لكي تنقل مرة أخرى الى الروضة[4]. ويفترض أن الترسانة الأخيرة قد استخدمت أيام الإخشيديين والفاطميين وأن كلاً من الترسانتين قد استخدمت إلى جانب

---

(١) B.G.A⁴, III, 196.

(٢) القلقشندي، جـ٣، ص٣٣٩؛ السيوطي، حسن المحاضرة؛ جـ٢، ص٢٦٥؛ كوكب الروضة، ١٥ (ب)؛ Becker, E.I., I, 820

(٣) انظر ما سبق.

(٤) انظر المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٨١؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٦٥؛ علي مبارك، جـ١٨، ص٨.

الأخرى[١]. ويرى ڤييت[٢] أنه ربما يكون الأفضل بن بدر الجمالي قد بنى ترسانة جديدة لأن الجزيرة تدين باسمها له. وعلى أية حال، فإنه حين توقفت ترسانة الروضة نهائيا، استمرت ترسانة مصر مستخدمة حتى سنة ٧٠٠ هـ/ ١٣٠٠م تقريبا[٣] ويقول ابن المأمون[٤]: «وكانت جميع مراكب الأساطيل ما تنشأ إلا بالصناعة التي بالجزيرة. فأنكر الوزير المأمون ذلك وأمر بأن يكون إنشاء الشواني[٥] وغيرها من المراكب النيلية الديوانية بالصناعة بمصر، وأضاف اليها دار الزبيب، وأنشأ المنظرة بها، واسمه باق إلى الآن عليها. وقصد بذلك أن يكون حلول الخليفة يوم تقدمة الأساطيل ورميها بالمنظرة المذكورة، وأن يكون ما ينشأ من الجراني والشلنديات[٦] في الصناعة بالجزيرة»، وقبل هذه الفقرة بعدة سطور يقدم لنا المقريزي هذه التفصيلات «وكان من جملة مناظر الخلفاء منظرة بالصناعة، في الساحل القديم من مصر، يجلس بها الخلفاء تارة حتى تقدم له العشاريات فيركبها ويسير للمقياس حتى يخلق بين يديه عند الوفاء[٧]. وكان بهذه الصناعة ديوان العمائر[٨]. وأنشأ هذه المنظرة والصناعة التي هي فيها الوزير المأمون ولم تزل إلى آخر الدولة، ودهليزها ماد بمصاطب مفروشة بالحصر العبداني بسطا وتأريراً. وقد خربت هذه الصناعة والمنظرة، وصار موضعها الآن بستانا وكان يعرف ببستان ابن كيسان. ويعرف في زماننا هذا الذي نحن فيه ببستان الطواشي، وهو بأول مراغة مصر تجاه غيط الجرف، على يسرة السالك من المراغة يريد الكبارة وباب مصر».

---

(١) Casanova, Noms Coptes, B.I.F. A.O., I, 160.

(٢) Corpus, II, 168–169.

(٣) المقريزي، الخطط جـ٢، ص١٩٧ حيث يحدد هذه السنة ويقول ان ابن المتوج (ت٧٣٠ هـ/ ١٣٣٠م) رأى بوابة الترسانة في بستان ابن كيسان. وعلي مبارك، جـ١، ص١٦. يوافق المقريزي.

(٤) نقلا عن المقريزي، الخطط، جـ١، ص٤٨٢، وكذلك جـ٢، ص١٩٧؛ ابن ميسر، نقلا عن السيوطي، حسن المحاضرة جـ٢، ص٢٦٥؛ كوكب الروضة، ١٥ (أ)؛ علي مبارك، جـ١، ص١٦، جـ١٨؛ ص٨.

(٥) يذكر المقريزي في الخطط، جـ١، ص٤٨٢ الشواني. والسيوطي في كوكب الروضة، ١٥ (أ) يذكر السراير التي يبدو أنها مشتقة من الشواني. انظر ما يلي.

(٦) عن هذين النوعين من السفن انظر ما يلي.

(٧) انظر القلقشندي، جـ٣، ص٥١٦ – ص٥١٨؛ Quatremére, Mamlouks, II 24

(٨) كانت وزارة الجهاد تسمى «ديوان الجهاد»، وكان «ديوان الأمير» جزءا منها. انظر القلقشندي، جـ١٠، ص٣٦٦. ص٤١٣. ص٤٤٥؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٧.

والتوجيهات الواردة في النص الأخير تساعدنا على أن نحدد بالتقريب موضع دار صناعة الاخشيد. ويمكن أن نصل إلى الاستنتاجات التالية: بستان الطواشي، الذي كان يعرف من قبل باسم بستان ابن كيسان كان هو الموضع الذي بنى فيه المأمون البطائحي الصناعة والمنظرة فوق نفس موضع صناعة الإخشيد[١]. وهي تقع بين مشهد زين العابدين وقنطرة السد[٢]. والى الغرب تجاه بستان ابن كيسان، وجد بستان آخر هو بستان الجرف الذي يفصله عن الأول خط المراغة[٣]. وتقع الصناعة إلى الشمال قرب دير مارمينا الذي مـــايزال موجودا شمال مصر العتيقـــة (القـــاهرة القـــديمـــة) قرب الكنيسة المسيحية[٤]. ويبدو كازانوفا[٥] أقل توفيقا حين يقول إن الصناعة ربما كانت تتصل بما أسماه ابن دقماق[٦] «صناعة العسكر»، والتي هي على وجه الدقة حي يرتبط بمدينة العسكر اكثر من ارتباطه بمصر. بيد أنه ليس مؤكدا أن صناعة العسكر كانت ترسانة[٧]. ومن ناحية أخرى كان ابن دقماق[٨] يعرف صناعة مصر جيدا بحيث نستبعد أي شك.

---

(١) المقريزي، الخطط، جـ١، ص٤٨٢؛ جـ٢، ص١١٧، ص١٩٧؛ السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٦٥؛ كوكب الروضة، ١٥ (ب)؛ علي مبارك، جـ١، ص١٦؛ جـ١٨، ص٨؛ Wiet, Corpus, II, 168

(٢) كان البستان يلي الخليج، المقريزي، الخطط، جـ١، ص٢٨٤، ص٣٤٥؛ جـ٢، ص١٣٣، ص١٤٣، ص١٩٧. ويقول كازانوفا Noms Coptes, B.I.F. A.O., I, 16 إنه ربما ارتبك المقريزي لأن هذا كان يبعد مسافة عن النيل.

(٣) انظر المقريزي، الخطط، جـ١، ص٤٨٢؛ علي مبارك، جـ١، ص١٦؛ Guest & Richmond, J.R.A.S., 1903.

(٤) Wiet, Corpus, II, 167; Casanova, Foustât, MI.F.A.O., XXXV, P1. III, 6.

(٥) Noms Coptes, B.I.F. A.O., XXXV, 224

(٦) جـ٤، ص٢٩، ص٣٤.

(٧) Casanova, Foustat, M.I.F. A.O., XXXV, 224

(٨) ابن دقماق، جـ٤، ص١٢. يقول إن الصناعة كانت على الجزيرة في بادىء الأمر.

الفصل الثاني

دور صناعة السفن والمراكز البحرية في بلاد الشام وأفريقية وكريت

١ - دور صناعة السفن والمراكز البحرية في بلاد الشام:

سرعان ما بدأت الادارة الاسلامية تعتبر الاسطول إحدى مهامها الأساسية. وكان معاوية هو أول من شجع المسلمين على القيام بالنشاط البحري. ويقال إنه سأل عمر بن الخطاب أن يأذن له في قيادة حملة بحرية[١]. وقد رفض الخليفة بعناد، ولم يتجاوز الأمر بتحصين المدن الساحلية ووضع الحاميات بها[٢]. وقد أصر معاوية على طلبه حتى سمح له عثمان فيما بعد بقيادة حملة بحرية فيما يقال، وزوده بتعليمات تقضي بأن يحتفظ بتعزيزات جاهزة في المناطق الساحلية[٣]. وفي ذلك الوقت كانت الشام كلها قد خضعت لمعاوية الذي كرس مواردها وجنودها وسفنها لتوسيع رقعة دولة الخلافة. وبدأ يبني سفنا جديدة في الموانىء الفينيقية بهمة ونشاط[٤]. وقد عملت الأساطيل المصرية والشامية بأكبر قدر من التنسيق والتوافق. كما كانت العمليات البحرية، سواء تلك التي تخرج من مصر بقيادة ابن أبي السرح، أو ما يخرج

---

(١) الطبري، جـ١، ص٢٨٢٠ - ص٢٨٢١؛ ابن خلدون، المقدمة، ص٣٣؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٠.

(٢) البلاذري، ص١٢٨؛ وانظر Caetani, Chronog., 218-239

(٣) البلاذري، ص١٢٨؛ ابن خلدون، المصدر السابق، ص٣٣.

(٤) Vasiliev, Byz. Empire, I, 259; Kindermann, E.I., Supp., 194.

منها من الشام بقيادة معاوية موجهة ضد البيزنطيين. ويروي الواقدي[١] أن الأساطيل المصرية والشامية قد اتحدت في الحملة الأولى ضد قبرص. كما يقرر هو وهشام بن الليث الصوري[٢] ان معاوية قام باصلاحات في عكا وصور أثناء قيامه بالحملة ضد قبرص. ويروي كل من ثيوفانوس وميخائيل السورياني[٣] أنه جهز أسطولا في طرابلس ٣٥ هـ/ ٦٥٥ م لمهاجمة القسطنطينية.

وقد أولى الأمويون اهتماماً بالغاً للنشاط البحري إذ أن الخليفة معاوية تحقق من أهمية المدن الساحلية. وثمة رواية ينقلها البلاذري تقول[٤] إنه نقل عددا من الفرس في سنة ٤٢ هـ/ ٦٦٢ م من بعلبك وحمص وانطاكية إلى مدن على ساحل البحر ناحية الأردن وعكا وغيرها. ويقول اليعقوبي[٥] إن المنطقة كانت مأهولة بالفرس تماما، وهم الذين احضرهم الخليفة معاوية. كما أنه استقدم عددا كبيرا من اليهود الى طرابلس لكي يزيد من عدد السكان[٦].

وفي سنة ٤٩ هـ/ ٦٦٩ م أغار الاسطول البيزنطي على مدن ساحل بلاد الشام، وبعدها شيد معاوية داراً لصناعة السفن في عكا، كما عمل على استقرار الصناع على طول الساحل[٧] ويقول البلاذري[٨]، نقلا عن محمد بن سهم الأنطاكي، أن «الصناعة» في ذلك الوقت (٤٩ هـ/ ٦٦٩ م) كانت مرتبطة بمصر. ويستنتج بيكر[٩] من كلام البلاذري احتمال أن دار الصناعة كانت موجودة بمصر فقط، ومن النشاط البحري الباكر لمعاوية يظهر أن

---

(١) الطبري، جـ ١، ص ٢٨٢٦؛ البلاذري؛ ص ١٥٤؛ الخطط، جـ ٢، ص ١٩٠؛
Welhausen, N.G.W. Gött. 1901, 418

(٢) البلاذري، ص ١١٧؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣، ص ٧٠٨.

(٣) Theophanus, quoted by Bury, Later, II, 290, and Finlay, I, 377; Michael, Ed. Chabat, II, fasc. V, 445; Ed. Langlois, 239. v. Brooks C.M. H., II, 393.

(٤) ص ١٧.

(٥) B.G.A., VII, 327.

(٦) البلاذري، ص ١٢٧.

(٧) البلاذري، ص ١١٧؛ ويقول أغابيوس Pat. Or. VIII, 492، إنه لم يحدث أن اغار الاسطول البيزنطي على مدن ساحل بلاد الشام، وهي صيدا وصور، سوى في السنة الرابعة عشرة من حكم معاوية.

(٨) ص ١١٧.

(٩) E. I., I, 918; Honigmann, E. I., IV, 557, and Buhl, E. I., I, 241
حيث يقول إن معاوية لم يأمر ببناء ترسانة عكا سوى بعد الغارة البيزنطية.

المسلمين قد أفادوا من الترسانات البيزنطية في بلاد الشام، وفي مصر أيضا حسبما ورد في البرديات. وعلاوة على ذلك فإنه لما كان تاريخ أول ترسانة إسلامية بمصر هو عام ٥٤ هـ/ ٦٧٤ م[١]، فقد سبقتها ترسانة عكا في الوجود بسنوات خمس.

وقد أعاد عبد الملك بن مروان بناء صور، وقيصرية، وأسوار عكا التي كانت قد خربت[٢] وتكشف البرديات عن أن لاوداكيا، على ساحل بلاد الشام، كانت أحد المراكز البحرية الهامة. والتقرير رقم ١٤٣٤ يتضمن بنودا تاريخها ٩٦ هـ/ ٧١٤ م، وهي تشير إلى بحارة بعينهم أبحروا من هناك. وفي التقرير ذكر لأربعة من البحارة من أفروديتو مبعوثين إلى الشرق «من أجل الاكاتيا والدرومونيا اللازمة لغزوة الفترة الثانية عشرة، والذين ابحروا من لاوداكيا وعادوا في الفترة الثالثة عشرة الجارية»[٣]. ويقول الواقدي[٤] إن صور حلت محل عكا كمحطة بحرية تحت حكم المروانيين وظلت كذلك حتى عهد المتوكل. وثمة رواية أوردها البلاذري[٥] تكشف عن سبب نقل دار الصناعة إلى صور. فحين أراد الخليفة هشام أن يشتري طواحين ومخازن من أحد أسلاف ابي معيط رفض الأخير بيعها، فأمر بنقل الترسانة إلى صور حيث بنى محلات وأحواضاً لبناء السفن.

ويصف الجغرافيون المسلمون صور بأنها مدينة جيدة التحصين على ساحل بلاد الشام، وأنها عامرة بالسكان يحيط بها ريف خصيب. ويصفها اليعقوبي[٦] بأنها كبرى مدن الساحل وبها دار الصناعة، ومنها تبحر سفن الخليفة في غزوات ضد الروم، وبأنها جميلة على الرغم من تحصيناتها. كما أن قدامة[٧] يقرر أن مدن الساحل في الأردن هي صور وعكا، وأن دار صناعة السفن

---

(١) انظر ما سبق.

(٢) البلاذري، ص١١٧، ص١٤٣.

(٣) Bell, P. Lond., IV, No. 1434 (241-42); Der Islam, IV, 91-92

ولمزيد من المعلومت انظر:

Bell, P. Lond., IV, No. 1435 (64-65), 327; Der Islam, IV, 94.

(٤) نقلا عن البلاذري، ص١١٨.

(٥) ص١١٧؛ ياقوت، المعجم، جـ٣، ص٧٠٨.

(٦) B.G.A., VII, 327

(٧) B.G.A., VI, 255

موجودة في الأولى[1]. ويكتب المقدسي أن صور مدينة حصينة على البحر، وأن المرء يدخل المدينة من خلال بوابة واحدة فقط فوق قنطرة، ويحيط بها البحر من كل جانب. أما الميناء فهو عبارة عن مساحة يحيط بها حائط ثلاثي لا تظهر الأرض من تحته، وتدخل السفن فيه كل ليلة ثم تسدل عليه سلسلة[2]، وهي التي ذكرها محمد بن الحسن الشيباني في كتابه «الاكراه»، ثم يقول ايضا إن صور مدينة جميلة رائعة، وأن صناعاً كثيرين يسكنون بها حيث يعانون حرفهم وصنائعهم. وبين صور وعكا خليج، ويكرر القول بأن عكا قبالة صور ولكن الوصول اليها صعب المنال، اذا ما سافرت اليها عن طريق البر[3].

وقد ادرك الخلفاء العباسيون خطر الغارات البيزنطية فاحتفظوا بدار الصناعة التي أسسها الأمويون في صور، ولكن الخليفة المتوكل نقلها إلى عكا سنة ٢٤٧ هـ/ ٨٦١ م[4].

ولكي يحافظ ابن طولون على سيطرته على بلاد الشام طور القاعدة البحرية في عكا وأحاط الميناء بسور حجري ضخم. وثمة وصف ممتع كتبه المقدسي[5] عن بنائه؛ إذ كان جده مهندساً معمارياً، فهو يقول إن عكا كانت مدينة حصينة على شاطىء، وأن دفاعاتها قد دعمت كثيرا بعد أن زارها أحمد بن طولون. كما يحكى أن ابن طولون كان قد شاهد بالفعل تحصينات صور حيث يحمي الميناء سور دائري، وأراد أن يحصن عكا على نفس المنوال. وأحضر الصناع من جميع النواحي ولكنهم حين وضعوا الرسم أمامهم

(١) ورد ذكر ترسانة صور عند اليعقوبي وقدامة، ولا يرد ذكرها عند الجغرافيين والرحالة اللاحقين.

(٢) كانت السلسلة لمنع البيزنطيين من مداهمة المدينة. انظر B.G.A., III, 149؛ رحلة ابن بطوطة، جـ١، ص١٣١ حيث يذكر أن هذه السلسلة على مدخل الميناء. وعن الشيباني انظر حاجي خليفة، جـ٥، رقم ٩٨٨٢، ص٤٨.

(٣) لمزيد من أوصاف صور انظر:

Arculf, P.P.T.S., III, 47; St. Willibard, P.P.T.S, III, 26

ابن الفقيه B.G.A., V, 105, 128؛ الاصطخري B.G.A., I, 59؛ ابن حوقل B.G.A., II, 114 ناصري خسرو، طبعة الخشاب، ص١٥؛ بنيامين، ص١٥ وما بعدها؛ ابن جبير، ص٣٠٤ - ص٣٠٥؛ ياقوت، المعجم، جـ٣ ص٤٣٣. وعن خريطة صور انظر:

Conder and Kitchener, III, App. 434 sq.

(٤) البلاذري، ص١٧١.

(٥) B.G.A., III, 162-163

أجمعوا على أن أحداً لا يستطيع أن يرسي الأساس تحت الماء. ثم ذكر أحدهم جد المقدسي، ابو بكر المهندس، وقال انه اذا كان ذلك ممكنا فإنه الرجل الوحيد الذي يمكنه القيام به. وحينئذ أمر ابن طولون نائبه في بيت المقدس بأن يرسل إليه الرجل. وحين وصل هذا المهندس سألوه عن رأيه، فأجابهم بأن المسألة سهلة، وطلب إحضار عوارض خشبية قوية، ثم ربطوها سويا وجعلها تطفو فوق الماء كما لو كانت قلعة على البر، وأخذ يدعمها بعد كل حين باضافة دعائم جديدة حتى بدأت الألواح في الغوص تحت الضغط الكبير، وبمجرد أن أرسوها على الرمال أوقف البناء لمدة سنة كاملة حتى يستقر البنيان وأخيرا أوصل هذه الأسوار بأسوار المدينة القديمة وبنى قنطرة عبر بوابة الميناء. وحين تدخل السفن البوغاز ليلا تشد السلسلة كما يحدث في صور. وقبل أن يتم هذا الإجراء الاحتياطي كان العدو قد تعود أن يلحق أضراراً جسيمة بالسفن المتجمعة هناك. ويحكي المقدسي أن جده قد نال مكافأة قدرها ألف دينار فضلا عن خلع التشريف جزاء هذا العمل، كما تم نقش إسمه على ما بناه. وقد اقتبس كل من ياقوت والقزويني هذا التقرير بتصرف[١] وأضاف ياقوت أن أسم أبي بكر كان مايزال موجودا أيامه. أما طريقة البناء التي وصفها المقدسي فقد استخدمها المهندسون على نطاق واسع خلال فترة الحروب الصليبية. ومازال بقايا حاجز الأمواج موجودة على الرغم من أن الجزء الأكبر منها تحت الماء[٢]. ويذكر الرحالة الفارسي ناصري خسرو[٣] سلسلة الميناء في عكا ويصف كيف كانت ترخى حتى تغوص في عمق المياه حتى تسمح للسفن أن تدخل الميناء بسلام، ثم ترفع لتمنع أية سفينة معادية من الدخول إلى الميناء لتدمير السفن.

وقد وزع الخليفة المتوكل الأسطول والقوات البحرية بين مدن الساحل الشامي[٤]. ويقول المقدسي عن نقاط المراقبة، التي كانت تقام إبان قدوم

(١) ياقوت، معجم البلدان، جـ٣، ص٧٠٧ - ص٧٠٨؛ القزويني، اثار البلاد، ص١٤٨.

(٢) انظر:
La Strange, P.P.T.S., III, 30, 31, n. 1; Palestine, 282; Conder and Kitchener, I, 160 sq.

(٣) طبعة Schefer, 50، طبعة الخشاب ١٥ - ١٦، ولمزيد من وصف عكا، راجع «نزهة المشتاق» للادريسي ١٣٣، Benjamin, 19 وابن جبير ٣٠٣، ٣٠٥.

(٤) البلاذري، ١١٨.

السفن البيزنطية بأسرى المسلمين[١]، إنه حينما كانت تظهر سفينة بيزنطية كان المسلمون يطلقون الأبواق؛ وفي الليل يضيئون منارة في البرج، على حين يعلقون دخانا كثيفا بالنهار. وكانت توجد أبراج عالية بين نقاط المراقبة على طول الساحل، وتحرس الأبراج مجموعة من الرجال يضيئون المنارة حال وصول سفينة رومية، وبذلك ينقلون الاشارة من برج الى آخر. وقبل مضي ساعة تدوي الطبول في المدينة على حين تدق الطبول في الابراج لاستدعاء المسئولين عن نقاط المراقبة ويهرعون للخروج بأسلحتهم. ومن بين هذه المدن يذكر غزة، وعسقلان، ويافا، وأرسوف، ويقرر أنه بينما كان ميناء عسقلان ميناء صغيرا فقيرا كان ميناء يافا ممتازا[٢] ويصف الجغرافيون العرب مدينة يافا بأنها سوق فلسطين وميناء الرملة[٣]. وكانت بيروت هي ميناء دمشق. وكانت لها سلسلة مثل صور تثبت على المدخل لمنع السفن من الدخول أو الخروج[٤] ويقول ياقوت[٥] إنها مدينة مشهورة. ويقول اليعقوبي[٦] إن طرابلس كانت لها ميناء هائلة تسع ألف سفينة راسية. أما ابن حوقل[٧] فيقول إن الدمشقيين وغيرهم من أهل البلاد كانوا يرابطون هناك وأنها كانت مركزاً لتجمع الحملات العسكرية. ويمدنا ناصري خسرو بوصف رائع للمدينة[٨] فهو يقرر أن المدينة كانت في موقع بحيث يحيط بها البحر من جهات ثلاث على حين كان الجانب الشرقي قلعة عسكرية حصينة من حجر منحوت، وعلى قمتها ثبتت قاذفات لتكون بمثابة وسائل دفاعية ضد هجوم البيزنطيين الذي كان سكان المدينة يخشونه على سفنهم.

(١) B.G.A III ، ١ ٦

(٢) المقدسي، B.G.A.III 174

(٣) اليعقوبي، B.G.A. III 329, B.G.A. III 329 ، المقدسي، B.G.A III 174

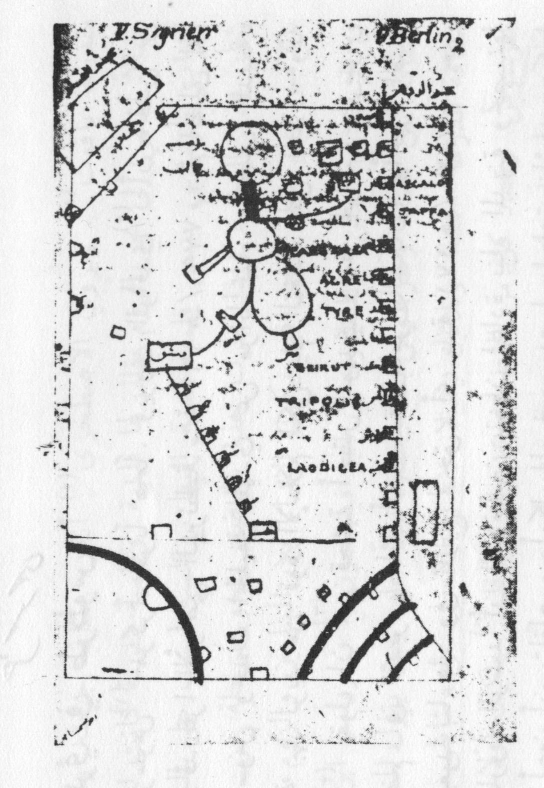
(٤) ابن حوقل B.G.A VII 242 المقدسي B.G.A, 24,65

(٥) Mu'jam I, 385

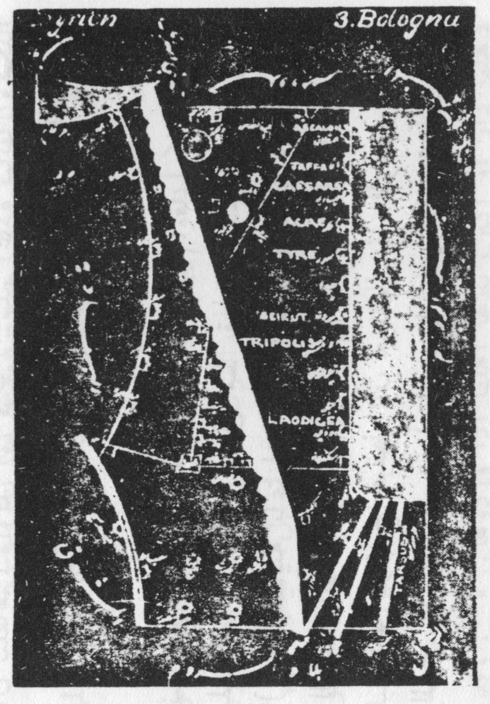
(٦) B.G.A. II, 116

(٧) معجم البلدان، جـ١، ص٧٨٥.

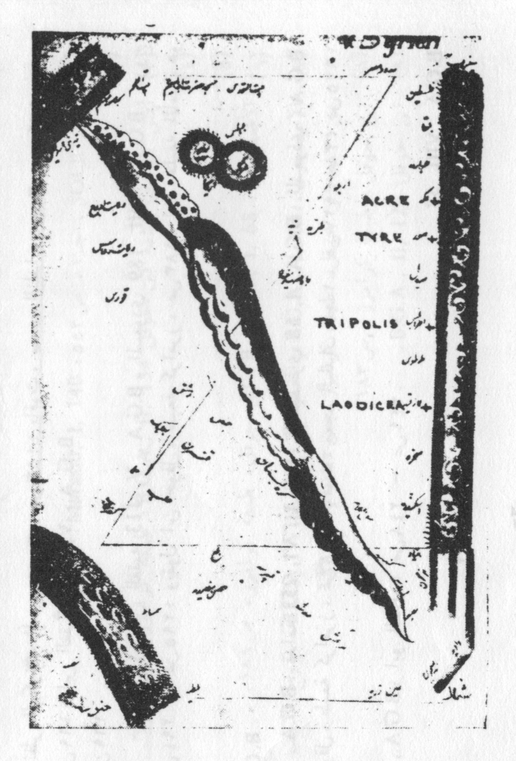
(٨) B.G.A., VII, 327.
B. G. A., II, 169.
طبعة الخشاب، ص ١٣.



٤ – المراكز البحرية السورية القديمة كما تبينها خريطة المقدسي.



٥ – المراكز البحرية السورية القديمة كما تبينها خريطة البلخي.



٦ – المراكز البحرية السورية القديمة كما تبينها خريطة الجايهاني.

المركز البحري في طرطوس:

كانت طرسوس[١] مركزاً بحرياً هاماً. ويروي الواقدي[٢] أن الحسن بن قحتبة الطائي قد غزا الأراضي البيزنطية سنة ١٦٢ هـ/ ٧٧٩ م؛ ثم انطلق الى ما وراء طرسوس وحدث الخليفة المهدي عن مزايا بناء وتحصين المدينة، واقامة حامية بها تزيد من قوة الإسلام لكي يتم التغلب على البلاد. وثمة رواية أخرى[٣] تقول ان ابن قحتبة أحضر للمهدي وصفا لخرائب طرسوس التي كانت تضم، في تقديره، مائة ألف بيت عامر بالسكان؛ وأخيرا اقتنع الخليفة بأن يعيد بناءها. وفي تاريخ لاحق، أي سنة ١٧١ هـ/ ٧٨٧ م، حين علم الخليفة هارون الرشيد أن البيزنطيين ينوون اعادة بناء المدينة وتحصينها أمر هرثمة بن أعين أن يتلقاهم، وأوكل إلى فرج بن سليم إعادة بنائها. وهكذا أعيد بناء المدينة سنة ١٧٢ هـ/ ٧٨٨م وسكنها المسلمون وأقاموا بها مسجداً[٤].

ولأن المدينة كانت تقع بين آسيا الصغرى وبلاد الشام، فإنها كانت تفصل ما بين العالم المسلم والعالم المسيحي على ما يقول المقدسي[٥]. ويحدثنا الجغرافيون العرب[٦] عن المدينة باعتبارها من الثغور الشامية أو قلعة من قلاع الحدود. فابن الفقيه وأبو الفدا[٧] يقولان إنها على الساحل الشامي. أما المسعودي[٨] فيحدد موقعها بوضوح فيقول ان بردى، نهر طرسوس، يقسم المدينة، ويصب في البحر على مسافة ستة أميال منها. وهي المسافة نفسها التي

---

(١) عن كيفية نطقها انظر البكري، المعجم، جـ٢، ص٤٥٣؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ٣، ص٥٢٦.

(٢) نقلها البلاذري، ص١٦٩؛ ابن الفقية، B.G.A., V, 113.

(٣) نقلها البلاذري، ص١٦٩.

(٤) البلاذري، ص١٦٩ - ص١٧٠؛ ابن الفقيه B.G.A., V, 113، المسعودي B.G.A., VIII, 189؛ مروج الذهب، جـ٨، ص٢٩٤ - ص٢٩٥؛ ويقول ابن حوقل. طبعة كرامرز، ص١٨٣، إن الخليفة المأمون هو الذي بنى المدينة.

(٥) B.G.A., III, 14-15

(٦) ابن رستة B.G.A., VII, 97؛ قدامة B.G.A., VI, 253؛ الاصطخري B.G.A., I, 55؛ المسعودي B.G.A., VIII, 44؛ ابن حوقل، طبعة كرامرز، ص١٦٨؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ١، ص٩٢٧، جـ٣، ص٦٢٥؛ Marasid, I, 200.

(٧) ابن الفقيه، B.G.A., V, 7؛ ابو الفداء، ص٢٤٨ - ص٢٤٩.

(٨) B.G.A., VIII, 58.

يقدرها ياقوت[١]. ويروي الاصطخري[٢] أنه « ...إذا جزت أولاس، دخلت جبالاً تنتهي إلى بحر الروم يقال لها قلمية. وقلمية مدينة كانت للروم، وبعض أبواب طرسوس يسمى قلمية نسبة إليها. وقلمية ليست على البحر ولا على شط هذا البحر، واذا جزت هذا الموضع بنحو مرحلة من مكان يعرف باللامس على شط البحر فيه يكون الفداء بين المسلمين والروم، يكون الروم في البحر في السفن، والمسلمون في البر فيتغادون[٣] ». ويقدر ابن خرداذبة[٤] المسافة بين قلمية وطرطوس بستة عشر ميلاً على حين يقول المسعودي[٥] أن مسافة قدرها خمسة وثلاثين ميلا تفصل اللامس على شاطىء البحر عن طرسوس. ويحدد كل من الاصطخري وابن حوقل[٦] مكان أوْلاس على ساحل البحر المتوسط على مسيرة يومين من طرسوس.

وقد ازدهرت المدينة وتزايد سكانها باطراد بفضل المهاجرين الوافدين من المناطق المجاورة، وكانوا يتحرقون شوقا إلى المشاركة في الجهاد في سبيل الإسلام حتى يلقوا ربهم. ويقدم لنا الاصطخري، والمسعودي، وابن حوقل[٧] بعض خصائص المدينة في القرن ٤ هـ/ ١٠ م. إذ يكرر ابن حوقل وصف الاصطخري ويضيف إليه بعض التفاصيل. فيقول إنها مدينة كبيرة جدا يحيط بها سور مزدوج وأن من يهاجم منها ظافر دائما سواء في البحر أو على البر، ويغنم الغنائم الكثيرة كما هو واضح من الأخبار المتداولة والآثار الباقية[٨]. ومن بجستان حتى المغرب « ..ليس من مدينة عظيمة... إلا وبها لأهلها دار أو اكثر، ينزلها أهلها إذا وردوها.. »[٩]. وقد رفض المقدسي[١٠] ان

---

(١) معجم البلدان، جـ١، ص٥٥٣؛ Marasid, I, 140.
(٢) B.G.A., I, 69.
(٣) نقش الوصف قدمه ابن حوقل B.G.A., II, 134؛ طبعة كرامرز، ص٢٠١.
(٤) B. G. A., VI, 117.
(٥) B. G. A., VIII, 189
(٦) الأصطخري، B. G. A., I, 68؛ ابن حوقل، طبعة كرامرز، ص١٨٨.
(٧) الاصطخري، B.G.A., I, 64؛ المسعودي، B.G.A., VIII, 351؛ مروج الذهب، جـ٧، ص١ - ص٢، ص١٠١؛ ابن حوقل، طبعة كرامرز، ص١٨٣ - ص١٨٤.
(٨) ابن حوقل، طبعة كرامرز، ص١٨٣.
(٩) ابن حوقل B.G.A., II, 123.
(١٠) B. G. A., III, 152

يصف طرسوس لأنها كانت بأيدي البيزنطيين.

وبعد أن يروى الطبري كيف أن «المعتضد» أخمد ثورة «وصيف الخادم» سنة ٢٨٧ هـ ٩٠٠ م، يقول إن الخليفة أمر بجميع السفن التي اعتاد المسلمون ان يشنوا الحرب بها، وبجميع معداتها فأحرقت. ويردد ما قيل من أن «دميانة» غلام «يازمان»، بسبب بعض الضغائن الشخصية ضد سكان المدينة،[1] نصحه بأن يتخذ هذا الإجراء. وكان من بين السفن التي دمرت حوالي خمسين مركباً قديماً أنفق عليها قدر كبير من المال بحيث لم يكن ممكنا استعواضها في تلك الفترة. وقد زادت الخسارة من حجم الخطر المحدق بالمسلمين، لأنها قللت من قوتهم وزادت من قوة الروم الذين ضمنوا بذلك عدم التعرض لأي هجوم عن طريق البحر. وأيا ما كان السبب في احراق السفن، فإن رواية الطبري تكشف عن أن طرسوس كانت مركزاً بحرياً هاماً في الصراع المستمر ضد البيزنطيين. فقد كان العباسيون معتادين على دعم العمليات العسكرية البرية من هذه القاعدة عن طريق الأسطول[2]. كما أن قدامة[3] يضعها بين مدن الحدود الشامية التي كان المجاهدون يخرجون منها للغزو برا وبحرا. ويذكر المسعودي[4] أن «يازمان» الخادم أمير طرسوس، ويذكر أنه ماهر للغاية في الحملات العسكرية البرية والبحرية على السواء وتحت إمرته بحارة ذوو شجاعة لا تبارى، ولم يعرف لهم مثيل من قبل. ويقول إنه الحق خسائر جسيمة بالعدو الذي كان يخشاه إلى أقصى حد ويرتجف هلعا منه وراء أسواره وحوائط قلاعه. وقد سجلت وفاته سنة ٢٧٨ هـ/ ٨٩١ م متأثرا بجراحه في إحدى غزواته ضد البيزنطيين[5].

وعلى الرغم من تأثير خسارة السفن التي ذكرها الطبري، فإن الأسطول الشامي، الذي اتخذ من طرسوس قاعدة له، قد بات بمثابة الرعب المجسد في

---

(١) جـ٣، ص٢٢٠٠. وقد كرره ابن الأثير، جـ٧، ص٣٤٤.

(٢) ربما يكون «دميانة» قد تذكر تجربته سنة ٢٨٤ هـ/ ٨٩٧م حين أرسله «راغب»، الذي يبدو أنه استحوذ على تعاطف الناس بالمدينة، إلى الخليفة مقيداً. انظر الطبري، جـ٣، ص٢١٦٠ - ص٢١٦١؛ ابن الأثير، جـ٧، ص٣٣٥؛ زكي حسن، ص١١٢.

(٣) انظر قدامة B.G.A., VI, 259؛ Runciman, Romanus, 123.

(٤) B. G. A., VIII, 72

(٥) الطبري، جـ٣، ص٢١٣؛ المسعودي، مروج، جـ٨، ص٧٢؛ ابن الأثير، جـ٧، ص٣١٣؛ ابن تغري بردي، جـ٣، ص٧٨.

البحر الإيجي مع غروب شمس القرن الثالث الهجري/ بداية القرن العاشر الميلادي[1]. ويحدثنا المؤرخ نفسه عن خطاب كتبه «أبو معدن» في العاشر من رمضان ٢٩١ هـ/ ٢٦ يوليو ٩٠٤م، يُبلغ فيه الوزير أن الأخبار وردت من طرسوس بأن الله قد مَنَّ بالنصر على المدعو «غلام زرافة» في إحدى الغزوات ضد الروم آنذاك، في مدينة تدعى أنطاليا على ساحل البحر، ويقال إنها تعادل القسطنطينية. وقد أخذها عنوة وقتل حوالي خمسة آلاف رجل وأخذ عددا مساويا من الأسرى، وأطلق سراح أربعة آلاف مسلم. فضلا عن أنه غنم ستين مركبا بيزنطية حملها بالغنائم والاسلاب بما فيها الذهب والفضة والعبيد. وقد نال كل مسلم شارك في هذه الغزوة حوالي ألف دينار. وبهذا فرح المسلمون بهذه الأخبار[2].

والواقع أن كلا من ابن الأثير وابن خلدون[3] قد أوردا نفس التقرير، كما أن ابن خلدون يقرر بشكل واضح أن «غلام زرافة» قد ابحر من طرسوس. ويبدو أن هذا القائد البحري لم يكن غير «ليو الطرابلسي» (الذي ذكره كامنتياتس Camentiates)، وهو الذي قام بنهب تسالونيكا بأسطول قوامه أربع وخمسين سفينة ضخمة تحمل عشرة آلاف رجل[4]. وأنطاليا[5] المذكورة في المدونات التاريخية الإسلامية ربما كانت هي تسالونيكا، لأنه لم تكن ثمة مدينة أخرى في الامبراطورية كلها تعادل القسطنطينية[6]. فضلا عن أن التاريخ الذي يحدده الكتاب العرب لنهب المدينة هو، تقريبا، التاريخ نفسه الذي يذكره الكتاب البيزنطيون[7]. وثمة فقرة أوردها المسعودي[8] تؤيد افتراض أن

---

(١) Brooks, Byz. Zeit., 1913, 389

(٢) الطبري، جـ٣، ص٢٢٥٠.

(٣) ابن الأثير، جـ٧، ص٣٦٨ – ص٣٦٩؛ ابن خلدون، العبر، جـ٣، ص٣٥٧.

(٤) Cameniates, Ed. Bonn, 512, 579. quoted by Jenkins, Speculum, April 1948, 228. وقد اعاد فينلي II, 267 sq. رواية كامنتياتيس بأسلوب آخر.

(٥) وردت عند ابن خلدون، العبر، جـ٣، ص٣٥٧ باسم انطاكية. انظر الطبري، جـ٣، ص٢٢٥٠.

(٦) انظر Finley, II, 267; n. 1; Schlumberger, 27; Runciman, Romanus,

(٧) Jenkins, Speclum, April, 1948, 230, 235. وينقل عن كامنياتس تاريخ ٣١ يوليو ٩٠٤م/ ١٥ رمضان ٢٩٠هـ. انظر:

(٨) مروج الذهب، ج(٨) ص٢٨٢.

«ليو الطرابلسي»، الذي يسميه «لاوس»[1] الطرابلسي ولقبه أبو الحارث، كان هو نفسه «غلام زرافة» الذي كان مسئولا عن سفن الحرب في البحر المتوسط. ولا شك في أن نهب تسالونيكا كان برهانا على تفوق المسلمين في هذا البحر آنذاك.

ويقول المدائني[2] إن أحد دوافع ابن طولون لتقوية أسطوله كان خوفه من السفن القادمة من طرسوس. ويذهب المقريزي[3] إلى حد القول بأن ابن طولون كان يتصرف كما لو كان يتنبأ بمستقبل الأحداث. وكان الأسطول القادم من طرسوس، بقيادة «دميانة»، هو الذي رافق الحملة التي قادها «محمد بن سليمان» ودمر الأسطول الطولوني في تنيس ودمياط سنة ٢٩١ هـ/ ٩٠٤م واستولى على المراكب الطولونية بكل محتوياتها[4]. كما يوضح الكندي[5] أن رشيق بن الوردامي، المعروف باسم «غلام زرافة» (ليو الطرابلسي) قد صحب «دميانة» في هذه الحملة. ويقرر الكاتب نفسه[6] أن «دميانة» ذهب إلى مصر للمرة الثانية لمساعدة الخليفة سنة ٢٩٣ هـ/ ٩٠٥م لاخضاع «محمد بن الخليج» المتمرد. كما أن المسعودي[7] أيضا قد ذكر دميانة في سنة ٢٩٧ هـ/ ٩١٠م باعتباره قائد الاسطول العامل في البحر المتوسط والذي استولى على قبرص، واحتفظ بها أربعة شهور يحرق، ويأسر، ويستولي على مواضع كثيرة حصنَّها.

وحين أرسل الخليفة الفاطمي «سليمان الخادم» سنة ٣٠٧ هـ/ ٩٢٠م لغزو مصر، كان الأسطول القادم من طرسوس بقيادة أمير البحر العباسي «يمثل

(١) من الواضح أن «لاوي» تحريف عن «ليو» Leo. وتكشف معظم أسماء القادة المرتبطين بطرسوس عن احتمال كونهم من الروم الذين اعتنقوا الاسلام بعد أسرهم.

(٢) ص ٨٧.

(٣) الخطط، جـ ٢، ص ١٨٠.

(٤) الكندي، الولاة، ص ٢٤٥ - ص ٢٤٦. انظر الطبري، جـ ٣، ص ٢٢٥١ - ص ٢٢٥٢؛ ابن مسكويه، جـ ٥، ص ٤٢؛ ابن الأثير، جـ ٧، ص ٣٧٠؛ ابن خلدون، العبر، جـ ٤، ص ٣١٠؛ المقريزي، الخطط، جـ ١، ص ٣٢٢؛ ابن تغري بردي، جـ ٣، ص ١٣٦.

(٥) الولاة، ص ٢٤٥.

(٦) الكندي، الولاة، ص ٢٦٠، ص ٢٦٢، ص ٢٦٣. انظر خطط المقريزي، جـ ١، ص ٣٢٧؛ ابن تغري بردي، جـ ٣، ص ١٥٤.

(٧) مروج الذهب، جـ ٨، ص ٢٨٢.

الخادم » هو الذي أحرق السفن المغربية في مياه رشيد، وقتل البحارة والجنود أو ساقهم أسرى إلى الفسطاط[١]. ويحدثنا أوتيخيوس[٢] عن أسطول « ثميل » الذي كان يتألف من ثمانين مركبا حربيا، ويذكره ابن الأثير[٣] باعتباره أميراً لاسطول البحر المتوسط. ويقول المسعودي[٤] إنه كان معروفا باسم « الزلغى »، ويشير إليه باعتباره واليا على الحدود حين قاد حملة خرجت من طرسوس سنة ٣١٢ هـ/ ٩٢٤ - ٩٢٥ ويضيف أيضا أنه على متن سفن طرسوس رحل بعض البلغار وصحبوا بعض السكان إلى مدينتهم.

وتشير التقارير المختلفة التي أوردناها بأن طرسوس كانت، بلا شك، مركزاً بحرياً ذا أهمية كبرى. وقد ظلت بأيدي المسلمين حتى غزاها نقفور سنة ٣٥٤ هـ/ ٩٦٥ م كما يقول ياقوت[٥]، ودمر مساجدها وحمل منها كميات ضخمة من الاسلحة كانت في مخازنها[٦].

المركز البحري ودار الصناعة في أفريقية:

في محاولة لتحديد المركز البحري الذي خرجت منه أول حملة بحرية لغزو صقلية سنة ٤٤ هـ/ ٦٦٤ م يقول بيكر[٧] إنه من المؤكد تماما أن هذه الحملة لم تخرج من بلاد الشام وانما من برقة التي توضح البرديات أنها كانت قاعدة بحرية في القرن السابع الميلادي؛ حيث كان الاسطول العامل في الغرب يتلقى الامدادات من الاساطيل القادمة من مصر. وعلى الرغم من أنه لا يشير إلى أي مراجع فإنه يبدو أنه يشير إلى بردية قرة في برلين، وهي مزدوجة اللغة

---

(١) الكندي، المصدر السابق، ص٢٧٦؛ Eutychius, Corp. Script. Christ, VII؛ ابن الأثير، جـ٨، ص٨٩؛ ابن عذارى، جـ١، ص١٨٥؛ ابن خلدون، العبر، جـ٣، ص٣٧١. جـ٤، ص٣١٢؛ المقريزي، اتعاظ الحنفا، ص٤٣.

(٢) المصدر السابق، جـ٧، ص٨٠. ويقول المقريزي وابن خلدون إن عددها خمس وعشرون مركبا.

(٣) جـ٨، ص٨٩، ص١١٨.

(٤) مروج الذهب، جـ٢، ص١٦ - ص١٧.

(٥) معجم البلدان، جـ٣، ص٥٢٦ - ص٥٢٧. انظر: Mez. 4; Vasiliev, C.M.H., IV, 145.

(٦) Le Strange, Palestine, 377; Eastern Caliphate, 133 حيث يترجم هذه الجملة لكي تعني أن نقفوروس « أخذ كل الأسلحة من الترسانة ». وعلى أية حال فإن ياقوت لا يذكر أية ترسانات في هذا الصدد.

(٧) C. M. H., II, 380.

(العربية واليونانية) نشرت ١٩٠٨م[١]، كما أن بل[٢] في مقالته «برديات أفروديتو» التي نشرت في السنة نفسها. يقول إن البرديات لا تورد أي ذكر لقيادة الأسطول الأفريقي. وفي مقالته «البرديات اليونانية في المتحف البريطاني»[٣] التي نشرت سنة ١٩١٠م يقرر أنه ليست هناك إشارة في البرديات إلى أية ترسانة في هذا الاقليم. وحين زار برلين وفحص بردية قرة نشر ترجمة للجزء اليوناني من الوثيقة سنة ١٩١٣[٤]. وعلى الرغم من أن الخطاب داكن اللون والحبر شاحب جدا في حالات عديدة، كما أن بعض أجزاء الوثيقة لا يمكن الاعتماد عليها إطلاقا، فإنه يعتقد أنه نجح في فك طلاسمها. وتاريخ الوثيقة ٩٥هـ/ ٧١٣م وهي من الوالي قرة إلى سكان قرية بوباليتون بخصوص المؤن والطعام اللازم لأثنين ونصف من البحارة لرحلتهم من أنتينوبوليس حتى برقة. وبالاضافة الى دفع أجور البحارة خلال فترة عملهم، تلتزم القرية بامدادهم بما يكفي لإعاشتهم طوال الرحلة إلى مقر القيادة؛ إذ أن المؤن اللازمة للحملة سيتم تقديمها منفصلة «بسم الله الرحمن الرحيم. من قرة بن شريك الوالي اليكم يا أهل قرية بوباليتون في الإقليم... من مدينة أنتينوي[٥] عليكم تسليم البحارة المقصودين لعمل الكارابي والاكاتيا لأمير المؤمنين في ولاية أفريقية مع عبد الله بن موسى بن نصير في الفترة الثانية عشرة الجارية، ولأجل غزوة الفترة الثالثة عشرة، $\frac{1}{2}$ ٢ = اثنان ونصف بحار ليخدموا بأشخاصهم[٦]، ولتدفعوا إلى كل شخص أجرا قدره $\frac{1}{2}$ ١ صوليدوس، ولإعاشتهم طوال الرحلة حتى برقة $\frac{1}{6}$ ١١ = أحد عشر وسدس صوليدوس تدفع لهم من خارج بيت المال. كتب في أثير ٢٦ من الفترة الثانية عشرة على يد أمباس بن كومناس (؟) ... $\frac{1}{2}$ ٢ بحاراً».

وكان المفروض أن الاسطول سيبحر من برقة التي وردت في الوثيقة باسم بنطابلس ويمكن أن نستنتج من هذا الخطاب أن برقة كانت مركزا بحريا على

---

(١) Z. A., XXII, 150.

(٢) J. H. S., XXVIII, 115

(٣) P. Lond., IV, xxxiii.

(٤) Archiv für Papyrusfarschung, V, 189.

(٥) أنظر ما يلي.

(٦) عن طلب جزء من بحار انظر ما يلي.

قدر من الأهمية خلال السنوات الأولى من الخلافة.

ويقول الجغرافيون المسلمون[1] إن برقة كانت إسما لمدينة واقليم بين الاسكندرية وأفريقية[2]. وأنها كانت تسمى في العصور القديمة أنطابلس ومعناها «المدن الخمس». ويقول ياقوت[3] إنها كانت على سيرة شهر من الأسكندرية، وعلى مسافة مائتين وعشرين فرسخا من الفسطاط. ويقول الإصطخري[4] إن ولاتها كانوا عادة من مصر حتى استولى المهدي على المدينة وعزلهم. ويصف اليعقوبي، وقدامة، والبكري[5] الطريق البحري من الفسطاط إلى برقة، كما يمدنا اليعقوبي بتفصيلات عن الاقليم وموانيه. وهو يقول إن المدينة كان لها سور بناه الخليفة المتوكل، وأنها كانت على مسافة ستة أميال من البحر المتوسط. وهو يذكر خمس موانيء من بينها عبرنيق[6] على الساحل على بعد مرحلتين من برقة. وكانت غاية في الحسن، وأجدابيا التي كانت ميناؤها على بعد ستة أميال عن المدينة، كانت على بعد مرحلتين من برنيق؛ أما المدن الثلاث الأخرى: أجابا، وتلماتيا، وصرت، فكانت على الساحل، كما كانت المدينة الأخيرة على سيرة خمس مراحل من أجدابيا على خط الحدود.

وثمة خطاب بردي مشوق آخر تاريخه ٩٢ هـ/ ٧١٠م من الوالي قرة الى رئيس القرية[7]، وهو خاص بحملة سنة ٨٤ هـ/ ٧٠٣م التي قادها عطاء بن رافع، الذي غرق في رحلة العودة بعد أن غنم غنائم كثيرة أمام الساحل الأفريقي، وهلك مع القسم الأكبر من أسطوله. والخطاب عبارة عن طلب معلومات عن البحارة الذين خرجوا في الأسطول الغازي مع عطاء بن رافع

---

(١) ابن خرداذبة B.G.A., VI, 91؛ اليعقوبي B.G.A., VII, 346؛ الأصطخري B.G.A., I, 36 المقدسي B.AG.A., III, 216؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ١، ص٣٨١، ص٥٧٣؛ أبو الفدا، ص١٢٧.

(٢) كان اسم افريقيا هو الاسم الذي يطلق على الفتوحات الاسلامية غرب مصر حتى المحيط الاطلنطي. وبتحديد اكثر تعني افريقية الدلالة الرومانية في افريقية أي تونس. انظر:
Muir, Caliphate, 355.

(٣) معجم البلدان، جـ١، ص٥٧٤.

(٤) B.G.A., I, 38.

(٥) اليعقوبي B.G.A., VII, 342-43؛ قدامة B.G.A., VI, 220-21؛ البكري، ص٤ - ص٦.

(٦) اليعقوبي B.G.A., VII, 343-344؛ انظر ابن حوقل، طبعة كرامرز، ص٦٣، ص٦٧، ص٦٨؛ البكري ص٥، ص٦؛ أبو الفدا، ص١٢٨، ص١٤٨ - ص١٤٩.

(٧) Bell, P. Lond., IV, No. 1350, 24 sq.: Der Islam, II, 279.

والذين أعادهم موسى بن نصير. وكان قرة يريد أن يعرف عدد أولئك الذين عادوا إلى أفروديتو، من أولئك الذين بقوا في أفريقية، والأسباب التي دعتهم الى ذلك، وأولئك الذين توفوا في أفريقية أو بعد عودتهم «بسم الله الرحمن الرحيم. من قرة... الخ. نحمد الله، وما يلي: فإننا لا نعرف عدد البحارة الذين عادوا لوطنهم في ناحيتك من بين أولئك الذين خرجوا إلى الأسطول الغازي في أفريقية مع عطاء بن رافع، والذين أرسلهم موسى بن نصير (؟)، وأولئك الذين بقوا بأفريقية. ومن ثم فعليك، فور تسلم هذا الخطاب، أن تكتب الينا عدد البحارة الذين عادوا إلى ناحيتك كما ذكرنا من قبل، وتسألهم وتستفسر منهم عن أولئك الذين بقوا في أفريقية المذكورة، ولأي سبب بقوا هناك، وكذلك عدد أولئك الذين توفوا هناك على نحو ما هو مذكور من قبل، أو اثناء الرحلة بعد تسريحهم. وفي الحقيقة عليك أن تلاحظ تماما كل ما يعرفونه أو يمكن أن يتصل بهم، وأرسله إلينا على وجه السرعة بعد قراءة هذا الخطاب».

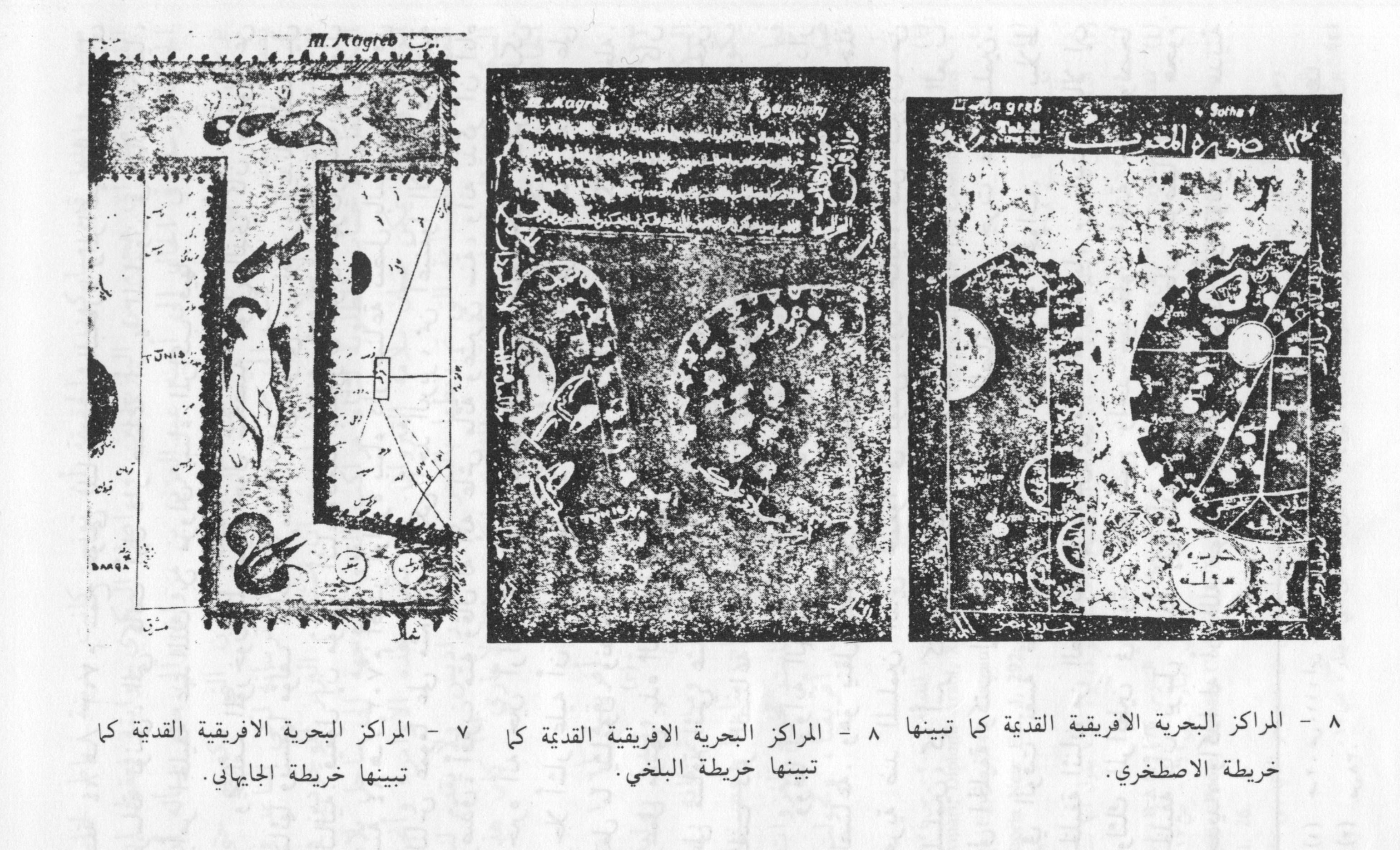
ولا يذكر الخطاب ما اذا كانت الغزوة ضد سردينيا أو صقلية، ولكن ابن عبد الحكم[١] يقرر أن الحملة التي قادها عطاء كانت ضد سردينيا. وأوفى تقرير هو ذلك الذي ورد في كتاب الأمامة الذي يقول فيه المؤلف[٢] إن عطاء قد بعثه والي مصر عبد العزيز بن مروان ضد سردينيا. ولأنه وضعه في ميناء أفريقي، فقد منعه موسى بن نصير من أن يمضي على أساس أن الوقت كان قد فات بحيث لا يمكن ضمان أمن الحملة، ولكنه عصى الأوامر عصيانا أدى إلى كارثة. وتؤكد البردية حقيقة أن جزءا، على الأقل، من أسطول عطاء قد جاء إلى مصر، وتوضح احتمال أن ارسال الحملة كان متروكا لموسى بن نصير. والضوء الذي يكشف عن دور موسى في الأمر يعتمد على ما اذا كان البحارة الذين أعادهم قد توجهوا إلى مصر بعد نهاية الحملة أم أنهم جردوا ضد سردينيا. والسؤال عن البحارة الذين بقوا بأفريقيا قد يوحي بأن البعض استقروا هناك. ويقول مؤلف كتاب الإمامة[٣] إنه حين غرق اسطول عطاء

(١) ص ٢٠٩ - ص ٢١٠.

(٢) المنسوب إلى ابن قتيبة، جـ٢، ص ١١٠ - ص ١١١ وعن الحملة.

Amari, Storia, New Ed., I, 292 sq

(٣) جـ٢، ص ١١١.



٨ – المراكز البحرية الافريقية القديمة كما تبينها خريطة الاصطخري.

٨ – المراكز البحرية الافريقية القديمة كما تبينها خريطة البلخي.

٧ – المراكز البحرية الافريقية القديمة كما تبينها خريطة الجايهاني.

سنة ٨٤ هـ/ ٧٠٣م سمح موسى للناجين من البحارة والمراكب بالدخول إلى ترسانة تونس، التي كانت أول دار صناعة أسسها المسلمون في شمال أفريقيا، وأمر الخليفة عبدالملك بن مروان ببناء المراكب فيها.

ويختلف المؤرخون المسلمون حول شخصية الوالي الذي كان مسئولا عن بنائها وينسبها مؤلف كتاب الإمامة[١] إلى موسى بن نصير، ويمدنا بالتفاصيل التالية: فيقول إن موسى، أثناء اقامته بالقيروان طوال شهري رمضان وشوال سنة ٨٤ هـ/ ٧٠٣م أصدر أوامره ببناء دار صناعة تتصل بالبحر. ولم يوافق الناس عموما على مشروعه، ولكن أحد البربر، ممن أعتنقوا الاسلام عن حمية وصدق، أقترب منه وقال له إنه عاش مائة وعشرين سنة، وأنه يذكر أن أباه أخبره أنه حين أراد الحاكم في قرطاجة أن يشق قناة احتج الناس، ولكن رجلا أشار عليه أن يكمل العمل، لأن الملوك كانوا أقوياء تماما ويقدرون على فعل ما يشاءون. ونصحه بأن ينفذ خطته لأن الله سيوفقه ويكافئه على فعله. وعمل موسى بهذه النصيحة وبنى دار صناعة السفن وربطها بالبحر الذي كان على مسافة اثني عشر ميلا منها. ثم أمر ببناء مائة مركب، ومنذ ذلك الحين كانت دار الصناعة ملجأ للسفن من الريح وعواصف الشتاء.

ووفقا لرواية البكري[٢] كان حسان بن النعمان هو المسئول عن بناء دار الصناعة. وهو ينقل قصة عن أبي المهاجر تقول انه حين أرسل الروم حملة بحرية ضد المسلمين الذين تجمعوا في تونس دون حماية، قتل كثيرون من المسلمين، كما أُسر كثيرون غيرهم. ولذا أرسل حسان أربعين من زعماء العرب إلى الخليفة وكتب إليه خطاب يصف فيه المصائب التي جرت على المسلمين. وفي الوقت نفسه ظل منتظرا بتونس حتى يوافيه الجواب. وكان ببلاط الخليفة اثنان من الصحابة هما «أنس بن مالك»، و«زياد بن ثابت» فقالا إن أولئك المرابطين في تونس ولو ليوم واحد سيدخلون الجنة حتما. ونصحا الخليفة بأن يرسل مدداً إلى المدينة المنكوبة في حال تعرضها لأي هجوم جديد، واكدا له أن الله سوف يكافئه على تصرفه لأن تونس تعتبر مدينة

---

(١) جـ٢، ص١١٠؛ ابن شيبة B.A.S., 211 وابن أبي دينار، ص٣٣؛ B.A.S., 526 حيث يشير إليه أيضا.

(٢) ص٣٨.

مقدسه واهلها قوم مباركون. والحقيقة أن تونس كانت مدينة رباط لحماية القيروان ضد أي هجوم من البيزنطيين. ويواصل البكري روايته فيقول إن الخليفة أرسل في الحال إلى أخيه عبدالعزيز بن مروان والي مصر يسأله أن يرسل ألف قبطي بعائلاتهم وأن يزودهم بالطعام والمؤن التي تكفيهم حتى يصلوا إلى تونس[١] كما كتب إلى حسان يفوضه في بناء ترسانة لكي تساعد في توطيد أركان القوة الإسلامية. ويقول إن حسان استخدم البربر الموجودين في المكان لنقل الأخشاب المطلوبة لبناء مراكب الغزو المتوجهة إلى ساحل بلاد الروم. وهكذا يمكن ضمان سلامة القيروان. وتم تنفيذ هذه الأوامر؛ وأنجز العمل في دار الصناعة التي تم ربطها بالبحر في ميناء راديس. ولا يقدم لنا البكري أي تاريخ غير خلافة عبدالملك. ولكن، وفقا لأماري[٢] كان هذا الحادث بين سنة ٧٩ هـ/ ٦٩٨م وسنة ٨٤ هـ/ ٧٠٣م.

ويحكى أيضاً أن «عبيدالله بن الحجاب»، والى أفريقية (١١٦ - ١٢٣ هـ/ ٧٣٤ - ٧٤٠م) هو الذي بنى دار الصناعة[٣]. وتبدو رواية البكري اكثر إقناعاً، وقد أيدها ابن خلدون والمقريزي[٤]. ومن ثم فإنه ربما يكون حسان قد بنى الترسانة التي أعاد عبيدالله بن الحجاب بناءها وتحصينها فيما بعد. وهكذا صارت تونس مركزاً بحرياً هاماً، منه كانت تخرج الغزوات ضد البيزنطيين[٣]. وحين قامت أسرة الأغالبة في شمال أفريقيا، وتحولت

---

(١) عن الإرسالية القبطية لتعليم المسلمين في أفريقية بناء السفن انظر ابن خلدون، المقدمة، جـ٢، ص٣٤؛
Amari, Diplomi Arabi, X; Wiet, Précis de l'Hist. de l'Egypte, II, 148; Les Communications en Egypte, 243; Gateau, Rev. Afr. 1946, 144.

(٢) Storia New Ed., I, 292; Becker, C.M.H., II, 369; Amari, Ibid, I, 290
حيث يجعل سنة ٧٨ هـ/ ٦٩٧م هي سنة غزو حسان لافريقية.

(٣) البكري، ص٣٧، ص٣٩؛ ابن عذارى، جـ١، ص٣٨؛ ابن الشماع، اقتبسه أبو دينار، ص٧ يقول انها سنة ١١٤ هـ/ ٧٣٢م؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ١، ص٨٩٩.

(٤) مقدمة ابن خلدون، جـ٢، ص٣٤؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٠؛ رياض النفوس B.A.S., 176؛ ابن أبي دينار، ص١١ - ص١٢؛
Lane-Poole, Barbary Corsairs, 7; Nadvi, Is., Cult. XVI, January 1942, 72; Bury, Centinario, II, 26.
وهو يوافق أماري، الطبعة الجديدة، جـ١، ص٢٩٠ وما بعدها، في أن موسى بن نصير هو الذي بنى دار الصناعة.

(٤) البكري، ص٣٩؛ مقدمة ابن خلدون، جـ٢، ص٣٤ - ص٣٥؛ ابن أبي دينار، ص١٢.

سيادة العباسيين إلى مجرد سيادة إسمية[1] تغير الموقف، إذ أنهم كانوا يتحكمون في وسط البحر المتوسط من عاصمتهم القيروان وانتقلت إليهم السيادة البحرية.

موقع دار الصناعة:

كانت تونس التي يقول ابن حوقل[2] إنها طرشيش القديمة قد تأسست بعد سنة ٨٠ هـ/ ٦٩٩ على حد قول ابن الشماع[3] لتحل محل قاعدة قرطاجة البحرية القديمة التي بطل استخدامها بعد الفتح الاسلامي[4] ويصف اليعقوبي[5] تونس بأنها على ساحل البحر وبها دار صناعة. كما يقول البكري إنها تقع على ربوة عالية يحيط بها سور حصين به خمس بوابات يدخل منها إلى المدينة. وقد عرفت الربوة باسم «جبل أم عمرو»، وعرفت البوابة الجنوبية المؤدية إلى القيروان باسم الجزيرة (جزيرة شريك). وأمامها كانت الصخرة التي عرفت بصخرة التوبة تبدو كما لو كانت بناء كبيرا يطل على البحر؛ وإلى الغرب كان تل السيدة الذي يشرف على عدد من القرى التي كان يزرع بها الزيتون والفواكه وغيرها[6]. كما يحدثنا عن بحيرة طولها ٢٤ ميلا تقع إلى الشرق من تونس في وسطها جزيرة طولها ميلان، وعلى الجزيرة أطلال قلعة. وتم بناء دار الصناعة من هذا الموقع حيث تم ربطها بالميناء عن طريق البحيرة. وكان هناك حائط قوي يحمي الميناء، والى الجنوب منه قامت قلعة حجرية حصينة عرفت باسم قلعة السلسلة. وكانت السفن الداخلة الى الميناء تمر بين حائطين حجريين، ويمكن منعها من الدخول بواسطة سلسلة حديدية تمد بينها.

٣ - المراكز البحرية في كريت:

كانت جزيرة كريت تتمتع بأهمية استراتيجية وتجارية. ويقول المؤرخون

(١) ابن الأثير، جـ٦، ص١٠٦ - ص١٠٨؛ ابن عذارى، جـ١، ص٨٣.
(٢) طبعة كرامرز، ص٧٣؛ البكري، ص٣٧؛ ابن أبي دينار، ص٦.
(٣) ابن أبي دينار، ص٦.
(٤) ابن عذارى، جـ١، ص١٩؛ Diehl, l'Afrique Byz.; Bury, Later, II, 343.
(٥) B. G. A., VII, 348.
(٦) البكري، ص٣٩.

العرب[١] إن فتحها تم في خلافة المأمون على أيدي المهاجرين المسلمين من أسبانيا، والذين ألتمسوا لأنفسهم ملجأ في الاسكندرية أولا ثم عبروا البحر إلى كريت. وهناك أسس قائدهم أبو حفص مدينة جديدة أحاطها بخندق عميق، وقد اشتقت المدينة اسمها الحديث Candix أو Chandax من كلمة الخندق[٢]. وبعد أن دخلت المدينة في حوزة المسلمين تحولت إلى مصدر تهديد للإمبراطورية. وكما يقول جينيسيوس Genesius[٣]، تمزقت قوات حاكم (استراتيجوس) ثغر كيبيرهايوت Cybyrhaeot حين حاولت التصدي للغزاة. وعندئذ جمع أوريفاس Ooryphas قوة بحرية وطرد المهاجمين من الجزر الأخرى التي كانوا ينهبونها ويضيف الكونتنواتور Continuator[٤]. أن الأسطول البيزنطي ناله التدمير التام على أيدي المسلمين في تاسوس في اكتوبر ٨٢٩م. وبعد ذلك ظلت الجزر تحت رحمتهم حيناً من الدهر ويروي ابن الداية[٥] رواية يذكر فيها أن الامبراطور وضع خطة للثأر من كريت بسبب الغارات التي سببت باستمرارها متاعب جمة للبيزنطيين.

وفي سنة ٢٢٧ هـ/ ٨٤١م خرج المسلمون من هذه القاعدة لنهب الساحل الآسيوي، وفي سنة ٢٤٨ هـ/ ٦٨٢م نهبوا جزر الكيكلاديس Cyclades وساحل آسيا الصغرى وغنموا غنائم كثيرة، وعددا من الرقيق[٦]. ووفقا لرواية الكونتنواتور[٧]، كان الأسطول يتألف من عشرين مركبا من نوع الكومباري Cumbarii، وسبع سفن كبار، وبضع مراكب من نوع الساتوراي Saturae ومرة أخرى عادة الغزاة البحريون المسلمون إلى تهديد البيزنطيين خلال السنوات الأولى من القرن العاشر الميلادي. إذ كان الأسطولان المسلمان

---

(١) البلاذري. ٢٣٦؛ اليعقوبي، التاريخ، جـ٢، ص٥٦٠ - ص٥٦١؛ الطبري، جـ٣، ص١٠٩١؛ الكندي، الولاة. ص١٨٠، ص١٨٢، ص١٨٤؛ ياقوت. المعجم، جـ١، ص٢٣٦؛ ابن الأثير، جـ٦. ص١٣٥، ص٢٠٩؛ ابن خلدون، العبر، جـ٣، ص٢٥٣، جـ٤، ص٢٢١.

(٢) Vasiliev, Byz., I, 56; Byz. Emp., I, 338; Bury, Eastern, 289; Schlumberger, 25.

(٣) نقلها بروكس Brooks, E.H.R., XXVIII, 433. والمعلومات الخاصة بالنشاط البحري في كريت تجدها في المصادر العربية، وينبغي البحث عنها في المصادر البيزنطية.

(٤) نقلها بروكس، المرجع السابق، ص٤٣٣.

(٥) ص١١٢. وربما تشير الحكاية إلى الحملة التي قادها ثيوكتيستوس Theoctistus في مارس ٨٤٨م. أنظر Brooks, Ibid, 436; Vasiliev, Byzance, I, 195; Bury, Eastern, 291

(٦) Vasiliev, Byzance, I, 258; Finley, II, 190.

(٧) نقله فينلي II, 190, n. 2 وبيوري Eastern, 293, n. 5.

القويان في بلاد الشام وكريت يعملان سويا باستمرار[1] ولم يكلل النضال البيزنطي ضد المسلمين إبان عهد ليو السادس، وقسطنطين السابع[2] بالنجاح، وظلت الجزيرة بأيدي المسلمين حتى سنة ٣٥١ هـ/ ٩٦١م عندما استعادتها الامبراطورية[3].

ويشير فشل الامبراطورية البيزنطية في استعادة كريت، وعمليات النهب التي قام بها مسلمو كريت في جزر بحر إيجة، إلى حقيقة أن الجزيرة كانت قاعدة بحرية ذات أهمية كبرى. وبقدر ما كانت تختلف عن قبرص التي يبدو أنها كانت تحتل مركزا غير محدد المعالم بين القوى المتنافسة. ويقول سان ويللبارد[4] إن القبارصة كانوا يسكنون بين المسلمين والبيزنطيين. ويقول المقدس[5] إن قبرص مليئة بالمدن العامرة بالسكان، وأنها تقدم للمسلمين مزايا كثيرة في تجارتهم، كما يقول إن الجزيرة قد تقع تحت سيطرة أية قوة تسبق غيرها إلى هذا. اما الاصطخري[6] فيقرر أن سكان كريت كانوا جميعا مسلمين باستثناء عدد قليل من النصارى وهو الأمر المعتاد في البلدان الاسلامية، على حين كان سكان قبرص نصارى وليس بينهم مسلمون. ويلاحظ ابن حوقل[7] الفرق نفسه، ويضيف أن الغزوات كانت تخرج باستمرار من كلا الجزيرتين ضد البيزنطيين وتلحق بهم خسائر جسيمة. كما أن ابن خرداذبة[8] يقول إنه حين أمر الوالي بتجريد حملة، صدرت الأوامر إلى كل من والي مصر ووالي الشام بعمل الاستعدادات اللازمة، وكان مكان تجمع الأسطول هو جزيرة قبرص. وكان والي الثغور الشامية هو قائد الأسطول. وكانت تكاليف حملة بحرية من هذا النوع تصل إلى حوالي مائة ألف دينار.

---

(١) انظر: Const. Porph., quoted by Hill, I, 294.

(٢) Vasiliev; C.M.H., IV, 142; Bury, Eastern, 231; Finlay, II, 278, 315-316; Baynes, Byz. Empire, 148; Diehl, Empire Byzantine, 98.

(٣) Vasiliev, Ibid, I, 57; Runciman, Byz. Civil., 151; Giese, E.I., I, 879; Mez, 4.
وانظر ياقوت. معجم البلدان. جـ١. ص٣٧٧؛ ابن خلدون. العبر. جـ٤. ص٢١١.

(٤) P.P.T.S., III, 15

(٥) B.G.A., III, 18-4.

(٦) B. G. A., I, 70.

(٧) طبعة كرامرز ١٣٦؛ B. G. A., II, 136.

(٨) B. G. A., VI, 255.

ويمكن أن نخلص من هذا إلى أنه بينما كانت كريت مركزاً بحرياً مستقلاً لمسلمي كريت، كانت جزيرة قبرص مجرد أرض إنطلاق يثب منها المسلمون والبيزنطيون، على السواء، لمهاجمة كل منهما الآخر.

* * *

* * *

الفصل الثالث

مواد بناء السفن

١ - الخشب:

منذ العصور القديمة كانت القوة البحرية لشعوب البحر المتوسط تعتمد إلى حد كبير على الغابات القريبة التي تقدم لها الخشب اللازم لبناء هيكل السفينة، والألواح، والصاري، والسطح، والمجاذيف ولا بد أن الانسان قد قام بتجارب عديدة قبل أن يتعلم وضع الألواح بدقة وتغليفها (أي حشو ما بينها من فراغات بالألياف والقطران)، وتثبيت الصاري في قاعدته، ودعمه بالحبال. ولا بد أن مشكلة تصميم جسم السفينة بحيث يعلو فوق الأمواج كانت مشكلة أخرى واجهته، ولا بد أن التغلب على هذه المشكلات قد استغرق قرونا من التجربة. وحين يتكلم ابن خلدون[١] عن فن التجارة يقول إن الناس الذين يعيشون في جماعة لا يمكنهم الإستغناء عن هذا الفن الذي مادته الخشب فإن الله منح لكل شيء خصائص مفيدة محددة للوفاء بحاجات الانسان. فالأشجار على سبيل المثال يمكن الإفادة منها بعدة طرق كما هو معروف. وحين تكون صلبة يؤخذ منها الخشب الذي تبنى منه السفن.

هذا التقرير الممتع يؤكد على أهمية الخشب في بناء السفن. ويروى ابن عبد الحكم[٢]. أنه في إحدى المرات، عندما كان الخشب مطلوبا لبناء السفن في

---

(١) المقدمة، جـ٢، ص٣٢٤ - ص٣٢٦.

(٢) ص٩٠.

جزيرة الروضة، وجد «حيان بن شرية» أنه يمكن الحصول عليه من الأقباط. ولأنه لم يشأ في أن يأخذه منهم قسراً كتب إلى الخليفة عمر بن عبد العزيز الذي أمره بأن يدفع ثمناً عادلاً المخشب.

أنواع الخشب المختلفة:

البنج:

يقول الكندي[١] إن جميع أنواع الأشجار كانت موجودة في مصر وكان اكثر الأخشاب قيمة هو ذلك المأخوذ من شجر البنج. ويقول أبو حنيفة الدينوري[٢] (ق ٢٨٢ هـ/ ٨٩٥ م) إنه لم يكن يوجد سوى في أنصتا[٣]، وكان عليه طلب كبير للسفن بسبب خصائص معينة يمتاز بها. ويضيف أنه حين كانت تثبت قطعتان إلى بعضها جيدا، وتتركان في الماء سنة كاملة، تلتحمان بحيث لا يمكن تمييزها، وكان اللوح من هذا الخشب يساوي خمسين ديناراً. ويقارن عبد اللطيف البغدادي[٤] (٦٢٩ هـ/ ١٢٣٢ م) هذه الشجرة بالسدرة بسبب ضخامة نموها، وروعة خضرتها، ويقول إن خشبها المائل إلى السواد كان يمتاز بصلابته.

السنط:

والسنط نوع ورد ذكره في البرديات[٥] التي تتحدث عن بناء السفن دون جميع أنواع الأخشاب ويحدثنا ابن الفقيه[٦] (ت ٢٩١ هـ/ ٩٠٣ م) عن شجرة

---

(١) نقله السيوطي، حسن المحاضرة، جـ ٢، ص ٢٢٧.

(٢) نقله عبد اللطيف البغدادي، ص ١٠، انظر القزويني، آثار البلاد، ص ١٠٠؛ المقريزي، الخطط، جـ ١، ص ٢٠٤؛ علي مبارك، جـ ٨، ص ٩٧؛ De Sacy, Relation, 18.

(٣) تقع مدينة انتينوبوليس القديمة على ضفة النيل الشرقية تجاه الأشمونين. وقد أسسها الامبراطور هادريان إحياء لذكرى انطونيوس. وتحت الحكم البيزنطي أصبحت عاصمة لمصر العليا. وعلى موقع هذه المدينة تقوم الآن بلدة الشيخ عبادة من أعمال ملوي في محافظة أسيوط. انظر الادريسي، نزهة المشتاق، ص ٤٧؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ ١، ص ٣٨١؛ القزويني، المصدر السابق، ص ١٠٠؛ الخطط، جـ ١، ص ٢٠٤؛ Amelineau, 48-51.

(٤) ص ٩ - ص ١٠؛ De Sacy, Ibid, 18.

(٥) عن الاشارات الواردة في البردي إلى خشب النسط انظر:
Bell, P. Lond., IV, No. 1414, 129; No. 1433; Der Islam, III, 136, 369; IV 93; P.Ross-George, IV, No. 7 sq.; Grohmann, Aperçu de Pap. Arabe, 68.

(٦) B.G.A., V, 66, and XXX.

السنط باعتبارها إحدى عجائب مصر، ويقول إنها جيدة الوقود لأنها لا تخلف رماداً كثيراً. ويضيف الجاهز[1] (ت ٢٥٥ هـ/ ٨٦٩ م) إن النار الموقدة من هذا الخشب تشتعل بسرعة ولكنها تخبو ببطء؛ وهو يربط بينها وبين شجرة الابنوس ويقرر عبد اللطيف[2] إن مصر كانت بها شجرة السنط، وهي شجرة غاية في الطول، وكما يقول الدينوري، خشبها في صلابة الحديد، وبمرور الزمن يصير لونها أسود مثل الآبنوس. وهي تنمو في السهول وعلى سفوح الجبال. ويصف أبو صالح[3] شجرة تحمل ثمارا فقط، وحين يجري نحوها رجل في يده بلطة مهددا بقطعها، ولكن رجلا يمنعه عن ذلك مؤكدا له أن الشجرة سوف تثمر وتثمر في العام التالي كمية تعادل ثمارها في عامين. هذه الرواية ليست سوى مبالغة كبيرة في وصف بعض خصائص الحساسية التي تمتاز بها شجرة Nimos Nilotica أو شجرة السنط كما هي معروفة باللغة العربية. وفي ذكره لفضائل مصر يقول المقريزي[4] «...ومن عجائبها أن بصعيدها ضيعة تعرف بدشنى (دشنا)، فيها سنطة إذ تهددت بالقطع تذبل وتجتمع وتضمر، فيقال لها عفونا عنك وتركناك فتتراجع. والمشهور - وهو الموجود الآن - سنطة في الصعيد إذا نزلت اليد عليها ذبلت، واذا رفعت عنها تراجعت».

الجميز والنخيل:

الجمير[5] وجذوع النخيل[6] للمراكب الكبار ورد ذكرها في البرديات ضمن المواد

---

(١) نقلها السيوطي، حسن المحاضرة، جـ٢، ص٢٣٢.

(٢) ص٢٨ - ص٢٩؛ De Sacy, Relation, 33.

(٣) ورقة ١٧ أ.

(٤) الخطط، جـ١، ص٣٢.

(٥) عن إشارات البردي لجذوع الجميز انظر.
Bell, P.Lond., IV, 1414 (78), 136; No. 1433, 284; Der Islam, III, 136, 370.

(٦) عن إشارات البردي لجذوع النخيل انظر:
Bell, Der Islam, XVII, No. 1441, 5; 1449, 7; Grohmann, Aperçu de Pap. Arabe, 68.
ويتضح من البرديات أن خشب النخيل قد استخدم أيضا في تشييد قصر الخليفة في الفسطاط. انظر.
Bell, Der Islam, II, No. 1362, 373; P.Lond. IV, 37.
حيث يمكن افتراض أن باسيلوس قد أرسل، أو حاول أن يرسل، جذوع النخيل بمقاسات أصغر مما أمر به قرة،
Der Islam, III, No. 1433, 370; P.Lond., IV, 284
حيث يرد ذكر خمسة عشر جذعا من جذوع النخيل بناء قصر بابيلون.

الضرورية المطلوبة لبناء السفن. ففي الخطاب رقم ١٣٧١ وتاريخه ٩٢ - ٩٣ هـ/ ٧١٠ - ٧١١م، من الوالي إلى رئيس القرية، نجد أن المسئول عن دار الصناعة في جزيرة بابيلون «العلاء بن أبي حاكم» سيتسلم بعض الطلبات الواردة في قائمة في نهاية الخطاب. ومن بين هذه المواد جذوع النخيل وأخشاب الجميز التي ستستخدم في بناء السفن «...تنظيف وتجهيز مراكب الاكاتناريا و...هي الموجودة في جزيرة بابيلون تحت نظر العلاء بن أبي حاكم في الفترة التاسعة الجارية، والمعدة للغزو في الفترة العاشرة، واذا أوضحنا ملاحظات الطلب فيها إلى الناس في جهات متفرقة، فقد أرسلناها اليك. وعند استلامك لهذا الخطاب، عليك أن تبادر بمقتضى السلطة المخولة لك بمقتضى طلبنا أن تشحن المواد المذكورة وأن تسلمها إلى عبد العلاء المذكور أعلاه على يد رجال أمناء مع تعليمات بأن يسلموها ويتلقوا عنها إيصالا... كتب في... الفترة التاسعة.

مذكرة:

١٢/١ جذع نخيل مشقوق، ١١ بثمن $\frac{١}{٣}$ صوليدوس.
٢ صوليدوس. ١ غير مهذبة (؟) من جذوع الجميز، ١١ بثمن $\frac{١}{٣}$ صوليدوس»[١].

ويقول عبد اللطيف[٢] إن أشجار الجميز والنخيل كانت شائعة جدا في مصر، وأن الجميزة كانت شجرة طويلة تشبه إلى حد ما شجرة بندق عتيقة، وأن أخشابها كانت تستخدم أيضا في بناء المنازل والأبواب والأدوات المعمرة؛ لأنها تقاوم الماء والشمس دون أن يلحقها أذى. وعلى الرغم من أن هذا الخشب خفيف، وغير لين فإنه نادرا ما كان يتعرض للتآكل.

السدر (النبق):

بين الأنواع الأخرى التي ذكرها عبد اللطيف[٣] يذكر شجرة السدر

---

(١) Bell, Der Islam, II, No. II, No. 1371; P.Lond., IV, 46.

(٢) ص ١١ - ص ١٢، ص ٢٧؛ De Sacy, Relation, 19-20,32

(٣) De Sacy, Ibid, 36.

(النبق) باعتبارها شجرة تحمل ثمارا تسمى « النبق ». وكما يقول أبو صالح[١] كانت هناك كنيسة مكرسة لجبريل الملاك في الفسطاط، وخارجها قامت شجرة نبق عالية تصل إلى السقف، ثم قطعت وبيعت بسعر مرتفع. ويذكر المقريزي[٢] أن أشجار النبق كانت تزرع كثيرا في مصر.

وثمة افتراض شائع بأن مصر كانت تفتقر إلى الأخشاب الصالحة لبناء السفن[٣] في العصور التاريخية ولكن من خلال كل ما أوردناه، يبدو أن ثمة قدراً ضئيلاً من الشك في أن البلاد كانت تمتلك الأشجار التي تؤخذ منها الأخشاب اللازمة لهذا الغرض إبان فترة الخلافة الباكرة. كذلك كانت ببلاد الشام أعداد من أشجار الصنوبر التي كان حصن الطينات[٤] قرب الاسكندرونة مركز تجارتها؛ حيث كان خشب الصنوبر يصدر إلى جميع مناطق بلاد الشام، ومصر وقليقية[٥]. كما اشتهرت غابات منذ العصور القديمة بأخشاب بناء السفن[٦]. ويصف المقدسي[٧] بلاده بأنها بلاد مباركة، والاقليم الأدنى منها أعظم قيمة من الأقليم الأعلى بسبب حلاوة ثماره ووفرة أشجار النخيل به. ويقول ناصري خسرو[٨] إن حيفا على ساحل البحر محاطة بالبساتين والأشجار التي يبنى منها صناع السفن مراكب كباراً. وقد شاهد عبد اللطيف[٩] أشجار الجميز في عسقلان وفي مناطق الساحل السوري. ويقال إن فونكس في ليكياغنية بأشجار السرو التي كانت الصواري تتخذ من أخشابها، كما كانت المراكب تشيد منها. ويقول نقفوروس[١٠] Nicephorus إن

---

(١) ورقة ٢٧ ا.

(٢) الخطط، جـ ١، ص١٠٣.

(٣) انظر ملحق رقم ١.

Pirenne, Econ. and Social Hist., 18; Mez, 448; Butler, 112.

(٤) حصن الطينات على خليج الاسكندرونة، بين باياس والمصيصة انظر المقدس B.G.A., III, 154.

(٥) الاصطخري B.G.A., I, 63؛ ابن حوقل B.G.A., II, 121.

(٦) عن غابات لبنان في العصر الروماني انظر:

Bouchier, I, 159; Dussad, 68; Rose, 20; Eastern Historical Geog., 192.

(٧) B.G.A., III, 179 sq.

(٨) طبعة الخشاب، ص١٨؛ P.P.T.S., IV, 19-20

(٩) ص ١١؛ De Sacy, Relation, 19-20.

(١٠) Theophanus, Ed. De Boor, 385; Nicephorus, Brev., Ed. De Boor, 50;

واني ادين بالمرجع الى جنكنز.

Conrad, J. As., 1946, 66, n. 5; Brooks, C.M.H. II, 393-415.

المسلمين كانوا يتوجهون إلى هناك لقطع الأخشاب، كما أن ثيوفانس يحكي أنهم قد بنوا أسطولا هناك. وكانت البندقية تمد المسلمين في مصر بحاجتهم من الأخشاب. والحقيقة أن الامبراطور البيزنطي في السنوات الأولى من القرن التاسع الميلادي قد حظر هذه التجارة، بيد أن هذا الحظر لم يمنع البنادقة من الإتجار مع المسلمين[١].

٢ - المعادن:

لم تكن صناعة السفن في عالم البحر المتوسط تعتمد على الخشب فقط، ولكنها اعتمدت أيضا على المعادن اللازمة للمسامير والروابط والمراسي. وفي سفن البحر المتوسط كانت الألواح توصل بمسامير معدنية على حين كانت الواح سفن البحر الأحمر والمحيط الهندي تشد إلى بعضها بالحبال. ويقال إن الوالي الأموي الحجاج بنى سفنا من الخشب والمسامير والتقليف على حين كانت الألواح قبل ذلك تربط إلى بعضها بالحبال[٢]. ويكتب المسعودي[٣] أنه كان يوجد في مكان من البحر المتوسط، لا يبعد عن كريت، ألواح السفن من خشب الساج التي كانت تثقب وتشد إلى بعضها بألياف أشجار جوز الهند، ويقول إنه كان واضحاً أن هذه الألواح بقايا سفن غارقة وأنها بقيت في مكانها زمناً طويلاً. ثم يقول إن السفن من هذا النوع لا توجد إلا في البحر الحبشي (الأحمر) لأن سفن البحر المتوسط تشد بالمسامير وفي البحر الحبشي لا تكون المسامير الحديدية مناسبة لبناء السفن لأنها تصير أقل سمكا واكثر ضعفا في الماء، ولذا كانت الألواح توصل بالألياف ثم تدهن بالشحم والقطران (النورة). ويقول ابن جبير[٤] إن المسامير لا تستخدم في سفن البحر الأحمر، لأنها تشد فقط إلى بعضها بحبال من ألياف شجر جوز الهند، وتثقب الألواح بخزر من خشب النخيل ثم تملأ بالشحم وزيت سمك القرش أو زيت الخروع، وزيت سمك القرش هو الأفضل. وكان الهدف من تشحيم السفينة، على ما

---

(١) Baynes, Byz. Emp., 217; Pirenne, Mohammed and Charlemagne, 178-79; Med. Cities, 87; Economic and Social hist., 18; Bury, Eastern, 327; Guest, E. I., II, 538.

(٢) الجاهز، الحيوان، جـ١، ص٤١؛ ابن رستة B.G.A., VII, 195-196.

(٣) مروج الذهب، جـ١، ص٣٦٥.

(٤) ص ٧٠. انظر ايضا الادريسي، نزهة المشتاق، ص ٢٦.

يقول نفس الرحالة[1]، هو جعل الخشب ناعما بحيث يقاوم الدوامات الكثيرة في البحر، وهذا أيضا هو السبب في عدم السماح لأية سفينة مصنوعة بالمسامير بالإبحار هناك. ويكتب ماركوبولو[2]، وهو يصف سفن الخليج العربي في القرن ٧ هـ/ ١٣ م: ٥... إن سفنهم بائسة وتغرق سفن كثيرة منها؛ لأنها ليست بها أية روابط حديدية، وهي فقط مشدودة إلى بعضها بالحبال المصنوعة من الياف اشجار جوز الهند، وهم يضربون هذه الألياف حتى تصير مثل شعر الخيل، ثم يغزلونها ويشدون بها ألواح السفينة إلى بعضها. وهذه الألياف تبقى بحال جيدة ولا تتآكل بمياه البحر، ولكنها لا تقاوم العاصفة. والسفن ليست مدهونة بالشحم، وانما هي مطلية بزيت السمك... وليس لديهم حديد حتى يصنعوا منه المسامير، وهذا هو السبب في أنهم لا يستخدمون سوى الأسافين الخشبية في بناء سفنهم، ثم يشدون الألواح بالحبال... ولذلك فإن من الخطر أن يذهب المرء في رحلة على متن واحدة من تلك السفن التي يغرق الكثير منها، لأن العواصف مرعبة في غالب الأحوال في هذا البحر الهندي...».

وترد الإشارات بصفة دائمة إلى المسامير في طيات المراسلات البردية المتعلقة ببناء السفن في مصر زمن الخلافة الباكرة. والخطاب رقم ١٤٠٨، وتاريخه ٩١ هـ/ ٧٠٩ م، عبارة عن أمر إلى أهل إحدى قرى أفروديتو، هي قرية الحقول الخمسة، بأن يجمعوا كمية قدرها خمسين وزنة Litrae من الحديد الخام من الرئيس باسيلوس لتصنيعها مساميراً لدار الصناعة في بابيلون «بسم الله الرحمن الرحيم. من قرة بن شريك الوالي اليكم يا أهل الحقول الخمسة في قرية أفروديتو. تسلموا من رئيسكم ٥٠ = خمسين وزنة Litrae من الحديد الخام غير النقي من مخازن الحكومة، واصنعوا منها بعد تنقيتها $\frac{1}{3}$ ٣٣ = ثلاثا وثلاثين وثلث وزنة من المسامير وأرسلوها إلى عبد العلاء بن أبي حاكم لصناعة سفن الكارابي والاكاتناريا في الفترة الثامنة الجارية من أجل غزوة الفترة التاسعة، واذا ما دفعتم (عوضا عن ذلك)، فادفعوا عن خمسين وزنة من

---

(١) ابن جبير، ص ٧٠ - ٧١.

(٢) I, ch. XIX, 108.

الحديد غير النقي $\frac{1}{3}$ ١ = واحداً وثلث صوليدوس فقط. كتب في ...الفترة الثامنة. إجمالي خمسين وزنة من الحديد غير النقي؛ بعد التنقية $\frac{1}{3}$ ٣٣ وزنة، $\frac{1}{2}$ ١ صوليدوس..؟[١]

وثمة خطاب هام آخر هو رقم ١٣٦٩، وتاريخه ٩٢ هـ/ ٧١٠ م، يتعلق بكمية الحديد التي قدمتها الدولة لعمل المسامير اللازمة لبناء السفن «بسم الله الرحمن الرحيم. من قرة...الخ. فقد أرسلنا إليك... لتصنيع المسامير اللازمة للكارابي ٤ قناطير من الحديد إستجابة (؟) المستوى (؟) الذي قررناه (؟) في الطلب في الفترة الحالية... وللسنة الماضية ٦ وزنات في القنطار. وانتبه! فقد أرسلنا لك مع الخطاب الحالي خصائص الحديد المذكورة، مقررين ما حسبناه من الفاقد في كل نوع. وعند تسلم هذا الخطاب، عليك بأخذ الحديد المذكور وتوزيعه على الأماكن وفقا للسلطات المخولة بالمذكرات المرفقة بطلبنا، ولا تظهر أي تحيز أو نفور تجاه أي (مكان) في التوزيع المذكور ولكن حدد لكل مكان نصيبه المقرر له من كل نوع تحديداً عادلاً، وعليك أن تحثهم (يقصد الأهالي) على عملها مسامير جيدة، مصنوعة وفقا للمواصفات المرسلة إليك... كتب في الفترة التاسعة.

مذكرة

مواصفات ٤ قناطير

خام ٤ قناطير ينقص الثلث

حديد بقايا ٢ قنطار. إذن

قنطار واحد ينقص ثلثا

قنطار واحد ينقص ربعا»[٢].

والخطابان الواردان أعلاه على قدر كبير من الأهمية لأنها يلقيان الضوء على صناعة الحديد في تلك الفترة. ويبدو أنه كانت هناك درجتان من الحديد، الخام والنفاية (البقايا). وثمة بند في التقرير رقم ١٤٣٤[٣] يشير أيضا

(١) Bell, Der Islam, III, No. 1408, 135; P. Lond., IV, 78. v. Becker, P.A.F., Z. A., XX, No. IX, 88 sq.; Grohmann, Aperçu de Pap. Arabe, 68.

(٢) Bell, Der Islam, II, No. 1369, 374-375; P.Lond., IV, 43-44.

(٣) Bell, P.Lond., IV., No., 1434 (107-118); Der Islam, IV, 89.

إلى هذه الحقيقة، وثمة بند آخر، تاريخه ٩٧ هـ/ ٧١٥م، في التقرير نفسه[١] يحدد ثمن ثلاثة قناطير من الحديد الخام لصناعة السفن بستة عشر صوليدوس ونصف صوليدوس[٢]، وهو ما يعني أن سعر القنطار هو $\frac{٥}{٩}$ ٥ صوليدوس. وفي رأي بل[٣] أن الحديد الخام قد يقصد به القطع الكبيرة ولكن توملنسن Thomlinson[٤] يشير إلى أن هذا انتاج حديث، لم يكن معروفا في ذلك الزمان. ولذا فإن من رأيه أن الحديد الخام ربما كان يستورد من اسبانيا أو إلبا حتى تحت الحكم الاسلامي. ويقول الأمير أبو الحارث[٥] إن اسبانيا كانت تمتلك ثروات كبرى ومناجم من كل نوع. كما يقرر المقدسي[٦] أن مناجم الحديد كانت توجد في الجبال قرب بيروت. كذلك يذكر اليعقوبي[٧] أن افريقيا كانت بها معادن مختلفة. وقد وجدت مناجم الحديد في صقلية أيضاً[٨]. ويقول بيكر[٩] إن بيزا كانت تمد المسلمين بالمواد اللازمة لصناعة السفن بما فيها الحديد في عصر الخلافة الباكرة.

وكان الحديد الخام ينقص الثلث عند تنقيته لعمل المسامير[١٠]. كما كانت تكاليف تصنيع $\frac{١}{٣}$ ٣٣ وزنة من المسامير تتكلف $\frac{١}{٣}$ ١ صوليدوس. أما النفاية فكانت تقسم إلى قسمين: القسم الأول ينقص ثلثا عند تنقيته، والقسم الثاني ينقص ربعا. ويبدو أن هذا التقسيم كان راجعا إلى أن بعضه كان نظيفا وعبارة عن قطع صغيرة جيدة الصنع، على حين كان البعض الآخر

---

(١) Bell, Der Islam, IV, No 1434, 93.

(٢) كان الصوليدوس إبان عصر جستنيان الثاني (٦٨٥ - ٦٩٥م) يساوي ١٥ درهما. انظر:
Worth, I, LXXIV sq.; Bell, P. Lond., IV, No. 1414, 136; Hafmeir, Der Islam, IV, 97 sq., Sauvaire, J.As., XV, sér. VII, 1880, 251 sq.; XIX, Sér. VII, 188 25 sq.; Grohmann, A.P.E.L., II, No. 96, 103; Mez. 473 sq.; Gibbon, VI, 5.

(٣) P.Lond., IV, 43.

(٤) Thomlinson, of the Seaton Carew iron-works, quoted by Bell, P. Lond., IV, 43.

(٥) ص ١٥٤.

(٦) B. G. A., III, 184.

(٧) اليعقوبي. B. G. A., VII, 334 sq. حيث يمدنا بتقرير واف.

(٨) Mez. 442; East. Historical Geog., 289.

(٩) E. I., II, 19.

(١٠) انظر:
Bell P. Lond., IV, No. 1434 (107-118), 314; Der Islam, IV, 89
حيث تنقص ثلاثة قناطير من كتل الحديد بعد تنقيتها إلى قنطارين.

قذرا يشوبه الأوكسيد. وكانت طريقة عمل الحديد[١]، على ما نرجح، تتم عن طريق فتح حفرة في الأرض يوضع بها خليط من خام المعدن (ربما بعد أن يتم تكليسه قليلا في البداية) مع الفحم الحجري الذي كان يتم تسخينه يدويا أو بالقدم. وكان نتاج هذه العملية يتمثل في كتل معدنية قابلة للطرق، وتقطع هذه الكتل إلى قطع وفقا لما هو مطلوب. وعلى أية حال، فإن المسام كانت تحتوي على الخبث الذي كان يتطلب عملية تنقية لكي يُصنَّع؛ وهذا هو سبب الفاقد الكبير الذي يحدث خلال عملية الخلط بالاوكسيد، كما يفسر الفاقد من الحديد في الخبث.

وثمة بند تاريخه ٩٢ هـ/ ٧١٠ م، في التقرير رقم ١٤٤٩ يشير إلى شخص إسمه بابونسن صدرت إليه الأوامر بجمع المراسي اللازمة لأجل «المتأخر من طلبات القلزم»[٢]. كذلك يرد ذكر السلاسل النحاسية في البرديات كجزء من تجهيزات السفن. وفي أحد بنود السجل رقم ١٤٣٤، يتحدد سعر القنطار من سلاسل النحاس بـ $\frac{1}{2}$ ٨ صوليدوس[٣]. وفي بند آخر بـ $\frac{1}{2}$ ٦ صوليدوس[٤]. ويبدو محتملاً أن النحاس كان من نوعين، شأنه شأن الحديد. فمنذ العصور القديمة كان هذا المعدن موجوداً بكثرة في قبرص[٥] حيث اشتق إسمه من هناك. ويقرر الأمير أبو الحارث[٦] أن أسبانيا كانت غنية بمناجم النحاس، وربما كان يتم إستيراده من هذين المكانين. ومن التقرير رقم ١٤٣٤[٧] يبدو أيضا أن السلاسل كانت تصنع من القصدير الذي حُدد ثمنه بـ $\frac{4}{9}$ ١ صوليدوس لكل عشر وزنات من القصدير المطروق، وصوليدوس واحد لنفس الكمية من القصدير المنصهر.

---

(١) Bell, P.Lond., IV, 43.

(٢) Bell, Der Islam, XVII, No. 1449, 7

(٣) Bell, Ibid, IV, No. 1434, 89, 91, 93.

(٤) Bell, Ibid, IV, No. 1434, 91, 96.

(٥) Rose, 23.

(٦) ص ١٥٤.

(٧) Bell, Der Islam, III, No. 1434, 373.

٣ - الحبال والتجهيزات الأخرى:

الكلمة العربية «حبل» هي التي دخلت في اللغات الرومانسية كما يقرر لامانس[١]. ويقول المقدسي[٢] إن مصر قد اشتهرت بالحبال المصنوعة من ليف النخيل. وقد ورد ذكر حبال ليف النخيل في البرديات، وتحدد ثمن الواحد منها بـ ٧/١٢ صوليدوس[٣]. وكانت مصر تنتج نوعا من القنب يناسب صناعة الحبال وروافع السفن. ويحدثنا ابن الفقيه[٤] عنه فيقول إنه إحدى عجائب مصر، وهو يسمى الدقس الذي يستخدم في روافع السفن؛ ومثل هذه الحبال تسمى القرقيس. كذلك كان البردي يستخدم لهذا الغرض، ويقول ابن حوقل[٥] إنه كان ينمو في مستنقع مليء بالدغل في داخل مدينة بالرمو. وقد جعل المسلمون من هذه المدينة عاصمة سياسية لهم، كما حولوها إلى قاعدة بحرية في صقلية حين صار لهم موضع قدم هناك.

وثمة إرشادات توردها البرديات عن عدد من تجهيزات السفن. ففي الخطاب رقم ١٣٤٨، وتاريخه ٩٢ هـ/ ٧١٠م، وفي التقرير رقم ١٤١٤ يرد ذكر الوسائد والحشوات، ويحدد التقرير ثمن الوسائد الأربع بصوليدوس واحد. وعلى الرغم من أنه ليس ثمة شرح لاستخدامها فإن من المحتمل أنها كانت توضع على مقاعد المجذفين. ويتضمن التقرير رقم ١٤٣٤ فقرات، تاريخها ٩٦ هـ/ ٧١٤م، تتعلق بالحشايا والوسائد الصغيرة كجزء من تجهيزات الكارابي وغيرها من السفن[٦]. ويتحدد الثمن بأنه صوليدوس واحد لكل خمس وسائد صغيرة. وفي رقم ١٤١٤ يرد ذكر اللبَّاد، وثمن القنطار منه ثلاثة وثلث صوليدوس، كما أن رقم ١٤٣٣ يتضمن فقرة تاريخها ٨٨ - ٨٩ هـ/ ٧٠٦ - ٧٠٧م، يتحدد فيها صوليدوس ونصف صوليدوس ثمناً لجزء من الجلد اللازم لغطاء الكارابي في جزيرة بابيلون على يد بايون البحَّار[٧]. ويبدو

---

(١) Mots Français, 62.

(٢) B. G. A., III, 203.

(٣) Bell, Der Islam, IV, No. 1434, 90, 93.

(٤) B. G. A., V, 66.

(٥) طبعة كرامرز ص ١٢٢ - ص ١٢٣.

(٦) Bell, P. Lond., IV, No. 1348 (4), 21; DerIslam, 287; No. 1414, III, 139.

(٧) Bell, Der Islam, IV, No. 1434, 89-90, 93.

أن جوانب السفينة كانت تغطى باللبّاد أولا ثم بجلود الثيران المخيطة على شكل ملاءات[١] لحماية السفن من النيران والإصطدام. ويحدثنا قسطنطين بورفـــيروجنتوس Constantine Porphyrogenitus[٢] عن جلود المــــاعز المستخدمة في السفن البيزنطية كمظلات تقي الركاب الشمس والسهام.

ومن بين العمال المهرة المذكورين في البرديات نجد الإشارة واردة إلى القلافين في عدة مناسبات[٣] كما أن قسطنطين[٤] يشرح كيف كانت ألواح السفن تُقَلَّف في نُهايتها بألياف القطن والشمع. وهو يحدثنا أيضا[٥] عن ألواح الرصاص في الجزء الغاطس تحت الماء، ويقول إن كل مائة وعشرة الواح أو ألف رطل من الرصاص يكفي عشرين مركبا، وهو ما يعني أن كل سفينة تتطلب مائة وخمسين رطلا. كما أن التقرير رقم ١٤٣٣[٦] يذكر الخيوط التي يحتمل أنها كانت تستخدم في حياكة قطع قماش القلع إلى بعضها. ويمدنا قسطنطين[٧] بمعلومات مفيدة عن القلوع والأشرعة. ويقرر أنها كانت تصنع من قطع منفصلة من قماش القلوع تخاط سويا وفقا للطول المطلوب لكل نوع من السفن؛ فقد كان شراع السفينة الروسية ثلاثين ذراعا في طوله، على حين كان شراع المركب الدلماشية ثمانية وعشرين. كما يشير إلى الخيوط المستخدمة في رافعات الشراع.

★ ★ ★

(١) Bell, Der Islam, III, No. 1414, 139; No. 1433, 372.

(٢) انظر: Const. Porph., De Creme., Ed. Bonn, II, 675.

(٣) انظر ما يلي.

(٤) Ibid, II, 676.

(٥) Ibid, II, 671.

(٦) Bell, Ibid, III, No. 1433, 370.

(٧) Ibid, II, 674.

الفصل الرابع

التنظيم البحري

١ - توزيع الأسطول:

كانت السمة الرئيسية في التنظيم البحري تتمثل في نظام عرف بالكلمة اللاتينية Cursus التي تعني الغارات التي كانت أساطيل الخلافة تشنها ضد الإمبراطورية البيزنطية بشكل مستمر. وتكشف البرديات عن أن هذه الغارات كانت تحدث سنويا، كما تكشف عن أن الضرائب اللازمة لكل حملة كانت تجبى في الفترة الضريبية السابقة[١]. وكان القيام بغارات دورية كما يقول أماري[٢] قد بدأ بموسى بن نصير في سنة ٨٥ هـ/ ٧٠٤م. ومن المؤكد أن هذا النظام كان قد رسخ إبان ولاية قرة بن شريك. وثمة فقرات معينة في البرديات تكشف عن أن الأساطيل كانت تجرد في الشتاء[٣]. وليس هناك ما يدعم تأكيد بروكس[٤] بأنه لم يكن من المعتاد تجريد الحملات في هذا الوقت. ويمكن أن نميز بين الغزوات وبعضها، ليس فقط عن طريق تحديد وقت القيام بها، وانما من خلال بعض أسماء الاماكن والبقاع التي تشير إلى كل من مصر والشرق، وأفريقية، وهو ما يلقى الضوء على تنظيم الخلافة. ويبدو أن الثغور

---

(١) Bell, J.H.S. XXVIII, P. Lond., IV, xxxii.

(٢) Storia, Old Edition, I, 124; Bell, J.H.S., XXVII, 114.

(٣) Bell, P.Lond., IV, XXXII, No. 1349, 23; Der Islam, II, 278; Becker, P.S.R. No 1, 58.

(٤) E.H.R. XXVIII, 438.

كانت ماتزال موجودة لأن المسلمين نظموا دولتهم على أساس أقرب ما يكون من التنظيم الذي كان الأباطرة البيزنطيون قد وضعوه حتى فيما يتعلق باسم « الشرق Oriens » الذي لم يعد مناسباً لهم[1].

ومن الممكن ألا يثور أي تساؤل عن الغزوات ضد هذه المناطق. وحين يرد ذكرها متصلة بأية حملة فإن الإشارة لا بد وأن تكون خاصة بالاساطيل المقلعة منها. ومع نهاية القرن الهجري الأول/ بداية القرن الثامن الميلادي، كانت الادارة البحرية للخلافة قد نظمت تنظيما جيدا، فقد تم تقسيم القوة البحرية إلى أساطيل ذات قيادة مستقلة[2]. ويكشف ابن خلدون[3] هذه الحقيقة حين يقول إن المسلمين بنوا مراكب الحرب وجهزوها بالمقاتلين المسلحين تسليحاً كاملاً للقاء الكفار فيما وراء البحار؛ وجعلوا قيادة اسطولهم على ساحل بلاد الشام، وساحل أفريقية، والمغرب، والأندلس. وهكذا كانت لكل ولاية أسطولها الخاص. وكان على مصر، وربما غيرها من الولايات، أن تساهم فيه.

وتتضمن التقارير رقم ١٤٣٣، ورقم ١٤٣٤، ورقم ١٤٤٩ إشارات إلى الأساطيل المصرية الغازية[4]، التي ارتبطت بالترسانتين الكبيرتين في بابيلون

(١) Bell, P.Lond., IV, xxiv; J.H.S., XXXVIII, 114-5 حيث صور الشكل العام للإدارة الاسلامية على النحو التالي: أولا: الولايات الكبرى في افريقية. مصر. الشرق... الخ التي يتولى حكمها الولاة. وكانت مصر مقسمة إلى مصر العليا ومصر السفلى لأغراض مالية، ثم الكور تحت حكم رؤسائها الذين لا نعرف مهامهم على وجه التحديد، ولكنها ارتبطت بالناحية المالية أساسا. ثم تقسيمات ادارية أصغر هي الباجارخيات التي كان رؤساؤها يراسلون الولاة مباشرة. كما كانوا يجمعون الضرائب التي تذهب إلى بيت المال مباشرة وأخيرا جماعات القرى. انظر:

Abbott, 100,101 Butler, 450-451; Kremer, Culturgesch., I, 162 sq.

أما الدوكس dux الذي يرد ذكره كثيرا في البرديات فمن المحتمل أن يكون في مكانة حاكم طيبة. ومن رقم ١٤٤٠ قد يظهر أنه كان عربياً. كما يرد ذكره كثيرا في ١٤١٢ على أنه يقدم المدفوعات. ويشار إليه مرتين في ١٤٣٨ بصدد المواد المطلوبة للاسطول. والعقوبة المفروضة على البحارة الهاربين. ويظهر العرب رؤساء للقرى أيضا. انظر:

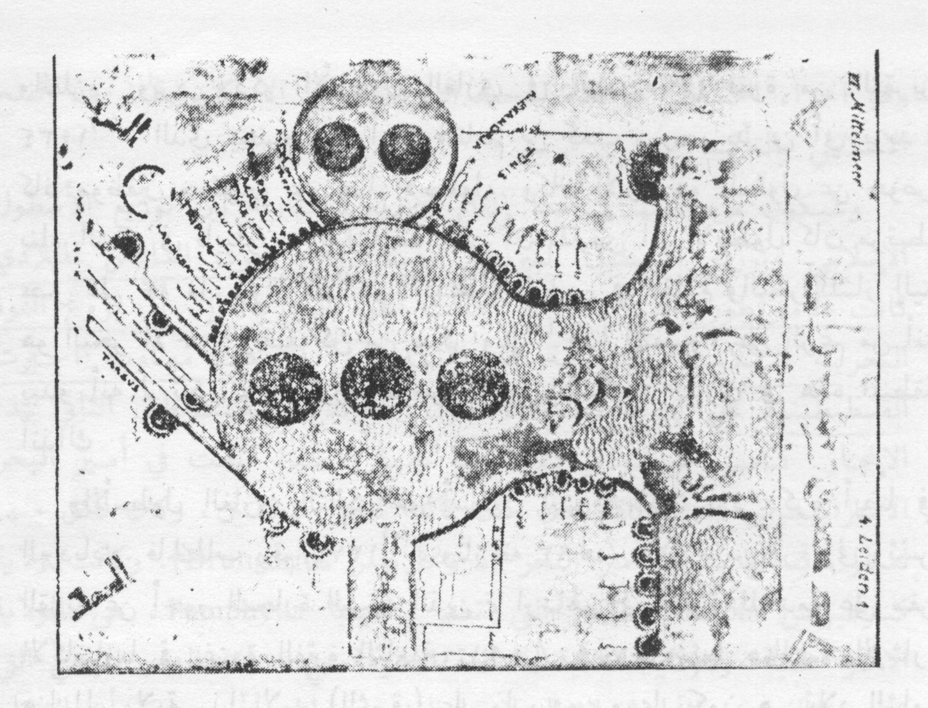
Bell, P.Lond. IV, 1383, 56; XIX, n. 3; Becker, P.A.F., No. XIV; Wessely, U. K.F., III, 260.

(٢) Bell, J.H.S., XXVIII, 114; P.Lond., IV, xxxiii; Muir, Caliphate, 362.

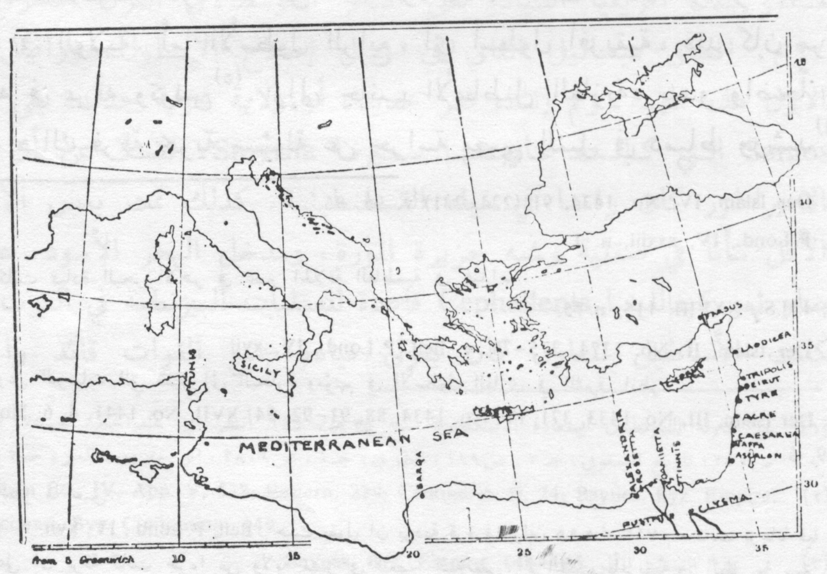
(٣) المقدمات. جـ٢. ص٣٤؛ المقريزي. الخطط. جـ٢. ص١٩٠.

(٤) عن البرديات التي تشير إلى أسطول مصر الغازي انظر:

Bell, Der Islam, III, No. 1433, 371-372 IV, No. 1434, 87, 91, XVII, No. 1449, 7. 8.; Bell, J.H.S., XXVIII, 114-115, P.Lond., IV,



١٠ – المراكز البحرية في البحر الابيض المتوسط كما تبينها خريطة الاصطخري.



١١ – المراكز البحرية القديمة في البحر المتوسط للمسلمين المشارقة.

والقلزم. ويرد «ذكر الأسطول الغازي في البحر» في فقرة من التقرير ١٤٣٤[١]، الذي يتضح منه أن «القاسم بن كعب» و«يزيد بن أبي يزيد» كانا موظفين مسئولين عن هذا الأسطول. وكان الأول هو المسئول عن حوض بناء السفن في بابيلون. ولذا فإننا يمكن أن نفترض أن الاسطول كان مرتبطا بمصر على نحو ما. وربما كان هو الاسطول الراسي في القلزم والبحر المشار إليه هو البحر الأحمر. ويحبذ كل من بيكر وبل[٢] هذا التفسير، على الرغم من أنه يبدو أنه لم تكن ثمة ضرورة تفرض وجود الأسطول الغازي في هذه المنطقة آنذاك.

والأسطول الغازي الثالث هو أسطول الشرق الذي يرد ذكره أيضا في البرديات. فالخطاب رقم ١٣٧٤[٣]، وتاريخه ٩٣ هـ/ ٧١١م من قرة إلى رئيس القرية عن أجور البحارة السبعة الذين تم ارسالهم إلى الشرق للخدمة على سفن الاكاتناريا في غزوة الفترة الثامنة، ٩١ هـ/ ٧٠٩م وبقوا هناك. والإشارة هنا إلى ولاية بهذا الإسم (الشرق) على ما يبدو، وربما تكون هي بلاد الشام، أو المناطق القريبة من الساحل والتي كانت تدخل في نطاق ولاية الشرق القديمة. وتكشف البرديات عن أن لاوداكيا[٤] كانت أحد المراكز البحرية الهامة في الولاية. أما الأسطول الرابع، أي أسطول أفريقية، فقد كان مركز قيادته في برقه وتونس[٥]. وإلى جانب الأساطيل الغازية، يبدو واضحاً أنه كانت هناك فرقة بحرية مسئولة عن حراسة مصبي النيل في دمياط ورشيد[٦]،

---

(١) Bell, Der Islam, IV, No. 1434, 91 (224–231) v. 95, 96.

(٢) Bell, P. Lond., IV, xxxiii, n. 1.

كانت قيادة البحر الأحمر في عصر الخلافة الفاطمية في عيذاب

Bell, I.H.S., XXVIII, 115, n.75.

(٣) Bell, Der Islam, II, No. 1374, 375–76, v. Bell, P. Lond., IV, xvii

وعن البرديات التي تشير إلى البحارة ومؤنهم في الأسطول الغازي في الشرق انظر:

Bell, Der Islam, III, No. 1433, 371; IV, No. 1434, 88, 91–92, 94, XVII, No. 1441, 4; 6; No. 1449, 6.

(٤) أنظر ما سبق.

(٥) Bell, P. Lond., IV, xvii, n. 4. حيث يقول ان بردية قرة في برلين ٩٥ هـ/ ٧١٣م «كانت برهانا فيما يبدو على أن برقة كانت جزءا من ولاية مصر في العصر البيزنطي، ثم ألحقت بأفريقية». انظر ما سبق.

(٦) عن الإشارة إلى الاسطول الذي يحرس الساحل عند مصاب النيل انظر:

Bell, Der Islam, IV, No. 1434, 87, 93, 95, XVII; No. 1441, 6; Bell, J.H.S., XXVIII, 115; P. Lond., IV, xxxiii.

وهو اجراء احتياطي فرضته الهجمة البيزنطية على الاسكندرية[١] بعد الفتح الاسلامي بالتأكيد.

وسيكون من المفيد في هذا المقام أن نعقد مقارنة بين توزيع الأسطول الإسلامي وتوزيع الأسطول البيزنطي. فمنذ نهاية القرن السادس الميلادي كانت الامبراطورية البيزنطية قد أهملت القوة البحرية، إلا أن بزوغ القوة البحرية الاسلامية والسياسة العدوانية التي انتهجها معاوية اجبرت القسطنطينية على إعادة تنظيم الأسطول[٥]. وقد قام قنسطنطين الثاني بهذا الإنجاز. كانت هناك قيادة بحرية عليا واحدة تمثلت في أمير البحر الاستراتيجوس Strategos الذي كان قائدا لسفن منطقتين، وكان لكل منهما أسطول بقيادة نائب لأمير البحر (درونجاريوس Drungarius). وكانت ولاية كيبرهيوتس Cibyrrhaeots، التي تضم بامفيليا Pamphylia، هي الولاية الاكثر أهمية، والولاية الثانية (المنطقة الثانية) هي منطقة البحر الإيجي التي كانت تتألف من الساحل الشمالي لآسيا الصغرى والجزر[٣]. ويبدو أن التنظيم الإسلامي في ذلك الوقت كان يتفوق على التنظيم البيزنطي[٤]. وحين أحرز مسلمو شمال أفريقيا السيادة على البحر المتوسط في القرن الهجري الثاني /٩م، انطلق ميخائيل الثاني في سبيل إصلاح الأسطول، وواصل باسيل الأول هذه المهمة. وتم إنشاء ثغر جديد، أو ولاية بحرية جديدة هي ساموس Samos التي كانت عاصمتها سميرنا Smyrna. فضلا عن أن أسطول الامبراطور كان راسيا في مياه القسطنطينية. كذلك تمت بعض الانشاءات الأقل شأنا في صقلية وشبه جزيرة المورة، ومدخل البحر الأسود. على حين صار ثغر كيفاللينيا Cephallenia قاعدة للعمليات البيزنطية في الغرب. وحين كانت الأساطيل تتعاون كان يتولى قيادة جميع القوات قائد واحد هو

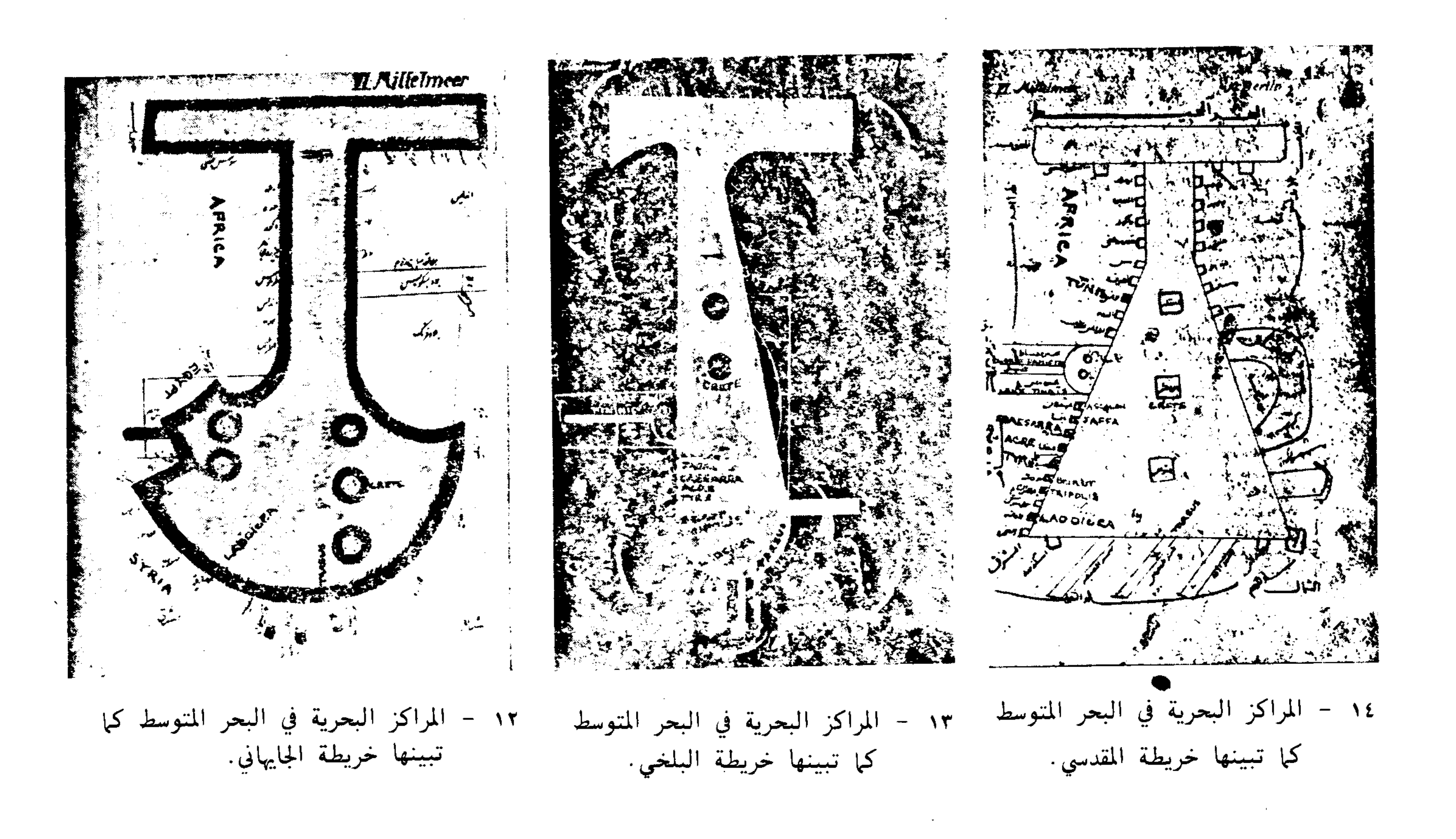
---

(١) عن محاولة البيزنطيين استعادة الاسكندرية سنة ٢٥هـ/ ٦٤٥ أنظر ابن عبد الحكم، ص١٧٥؛ البلاذري، ص٢٢١؛ تاريخ اليعقوبي، جـ٢، ص١٨٩؛ الطبري، جـ١، ص٢٨٠٩، ابن خلدون، العبر، جـ٢، ص١٢٧.

(٢) Bury, Gibbon Ed., IV, App. V, 538; Eastern, 229; Centinário, II, 24; Baynes, Byz. Empire, 144; Runciman, Byz. Civilization, 149.

(٣) عن هذا التنظيم انظر Baynes, Byz. Empire, 144-145.

(٤) أنظر Reinaud, J.As., Septembre 1948, 232 حيث يقرر أن القوة البحرية الإسلامية كانت أقل من قوة المسيحيين مجتمعين طوال العصور الوسطى، وان المسلمين لم يحلموا بتجهيز الاساطيل سوى عندما أصبحت ضرورية لدفاعهم.



١٢ - المراكز البحرية في البحر المتوسط كما تبينها خريطة الجايهاني.

١٣ - المراكز البحرية في البحر المتوسط كما تبينها خريطة البلخي.

١٤ - المراكز البحرية في البحر المتوسط كما تبينها خريطة المقدسي.

(الدرنجاريوس الأكبر). وكان ثغر كيبرهايوث يشكل منطلقا ضد المسلمين. كما كانت الاشتباكات مستمرة ضد أمراء أذنه وطرسوس[١]. وهكذا كان التنظيم البحري الاسلامي قد وصل إلى مستوى عال عند نهاية القرن الهجري الأول/ بداية القرن الثامن الميلادي، ولم يصل البيزنطيون إلى هذا المستوى سوى بفضل جهودهم التي بذلوها في القرن الثالث الهجري/ ٩م. ولم تظهر نتائج هذا تماما إلا في فترة لاحقة.

٢ - الحفاظ على الاسطول:

النفقات البحرية:

تكشف البرديات عن أن مجمع موارد مصر كانت ترسل إلى بيت المال في الاسكندرية[٢] بعد خصم المصروفات المحلية، أو ترسل إلى بيت المال في الفسطاط. والأموال اللازمة للأغراض الخاصة، سواء كانت بحرية أو غير ذلك، كانت ترسل مباشرة إلى الموظفين المسئولين أو عن طريق بيت المال[٤]. ويحدد الخطاب رقم ١٣٣٦[٣] أجور التجار التي كانت ستدفع من بيت المال. وفي بردية قرة بيرلين[٥] يتضح أن الأموال اللازمة للأجور والطعام كانت ترد من بيت المال، ولذا كان الجباة المحليون يؤدون الأموال إليه مباشرة. وقد زادت النفقات اللازمة للاسطول إبان حكم يزيد ابن معاوية إلى سبعة آلاف دينار سنويا[٦].

ويبدو أن ثمة مبالغ اكبر من هذا كانت تخصص في القرن الثالث الهجري/ ٩ م لأن ابن خرداذبه[٧] يقول إن تكاليف حملة بحرية واحدة قد وصل إلى

---

(١) عن اعادة التنظيم انظر:
Baynes, Byz. Empire, 145-146; Amari, Storia, Old Edition, I, 175; Bury, Adminstry System, 108 sq.; Eastern 230; Gibbon Edition, App. V, 538; Etudes Byzantines, 280 sq., Schlumberger, 49-50; Gfrörer, Geschichten, Bd., II, 432.

(٢) انظر ما سبق، Abbot, 97; Bell, P.Lond., IV, 174.

(٣) Bell P.Lond., IV, xxx, n. 3; Archiv für Papyrus forschung, V, 190.

(٤) انظر ما سبق.

(٥) انظر ما سبق.

(٦) ساويرس Pat. Or., V, fasc. I, 5-6؛ السنكسار اليعقوبي طبعة Pat. Or. ، جـ١، ص٣٤١؛ Wiet, Corpus, II, 167.

(٧) انظر ما سبق؛ B.G.A., VI, 255.

مائة ألف دينار.

والأرقام المتعلقة بنفقات الاسطول البيزنطي وعملياته يمكن التوصل إليها من خلال المقارنة مع نفقات العمليات البحرية الإسلامية. إذ أن رواتب الضباط والرجال في كل حملة جردت ضد كريت في عهد ليو السادس وقنسطنطين السابع قد ارتفعت إلى مبلغ يزيد على ما يساوي مائة واربعين ألف جنيه استرليني[1]. ففي الحملة الأولى كانت هناك ١٧٧ سفينة و١٢٧ و٤٧ رجلا. ويحسب بيوري أن تكاليف تجهيز السفن في الحملة الثانية بلغت اكثر من ألف جنيه استرليني وفقا للتفاصيل الواردة عن أسعار مواد تجهيز السفن. وفي رأيه أيضا أنه[2] لا بد أن تكون الحملة ضد دمياط سنة ٢٣٨ هـ/ ٨٥٣م قد تكلفت ٢٥٠,٠٠٠ جنيه استرليني. وهكذا كان فرق كبير بين تكاليف عمليات الأسطول البيزنطي، وتكاليف عمليات الأسطول الاسلامي.

ضرائب الأسطول:

في دراسته للضرائب تحت حكم الخلافة الباكرة، اضطر بيكر[3] إلى أن يرجع إلى المؤسسات القديمة في الإمبراطورية البيزنطية والرومانية، ولكن أبحاث رويلارد Rauillard الحديثة في الإدارة البيزنطية، بالاضافة إلى المادة القيمة التي تحملها البرديات المكتشفة حديثا، تعطينا فكرة طيبة عن الموقف قبل الفتح الاسلامي وبعده.

وترجع الضرائب التي فرضت على مصر في الفترة الباكرة من الخلافة إلى الإدارة البيزنطية. ويمكن أن نقسمها إلى مجموعتين رئيستين: ضرائب عادية أو عامة، وضرائب غير عادية. وتتضمن المجموعة الأولى ضرائب الأموال والغلال المدفوعة عينا والتي كان جزء منها يرسل إلى شون الدولة في الفسطاط، سواء للتصدير أو لتوزيعها بين القبائل العربية، أو لإعاشة

(١) انظر الوثائق الرسمية التي اوردها قنسطنطين بروفورانوس والتي نقلها بيوري. Eastern, 231 حيث يبدو أن المجموع الكلي لتكاليف الحملة الأولى قد وصل إلى ٤٨٣ .١٤٣ جنيها استرلينيا. وفي الحملة الثانية الى ٤٨٧، ١٤٧ جنيها استرلينيا.

(٢) Bury, Eastern, 231.

(٣) Grohmann, Aperçu de Pap. Arabe, 60; Beitrage, II, 81 sq.

الموظفين الرسميين. أما المجموعة الثانية من الضرائب، فكانت تجمع حسب الضرورة، وكان يمكن دفعها نقداً أو عيناً؛ وهي عامة يتعلق بمساحات الموظفين أو المستوطنين، أو بمؤن العمال والبحارة والمنشآت البحرية والنقل[١]. والبردية رقم ١٤١٤[٢] توضح أنه ربما لم تكن ثمة تفرقة بين الطلبات العينية وما يساويها نقدا. كذلك كانت هناك ضريبة الخدمة الشخصية التي كانت تتنوع ما بين الطلبات المؤمنة، والالتزامات الهامة المسئولة.

وفي بلاد تعتمد الزراعة فيها على الري الصناعي وفيضان النيل عرفت وسائل ضبط النهر وحفظ الترع والجسور منذ العصور القديمة، وكانت تعتمد على السخرة[٣]. وليس من المعلوم على وجه الدقة متى أدخل نظام الالتزام في مصر. وحين تم ضم مصر إلى الامبراطورية الرومانية، ورث الرومان المفهوم السياسي البطلمي الذي يخضع الفرد للدولة. وأقدم بردية لدينا[٤] تشير إلى الخدمة الشخصية وتوضح أنها في سنة ٩١ ميلادية، وهي تتعلق بشخص أعفى من الالتزام «بسبب كبر السن والعجز المالي». وربما يكون قد تم اتباع هذه السياسة على نحو عادل في العصر الروماني وطبقت على بعض الوظائف ثم امتدت بالتدريج إلى مناصب أخرى. وبغروب شمس القرن الميلادي الثاني كان مبدأ الخدمة الاجبارية قد تقرر بشكل نهائي. وثمة بردية[٥] تتضمن شكوى شخص مسئول عن توريد الجذفين للاسطول الاقليمي، قال فيها ان أحد الجذفين الذين أرسلهم قد كلف بعمل لا يناسبه وأوضح أن هذا الجذف قد ورث التزامه عن والده. وتكشف هذه الوثيقة أيضا عن أنه لم يكن ممكنا تكليف الرجل بعملين عامين في آن واحد. لقد كان مبدأ الوراثة والإلزام

(١) عن هذه الضرائب المتنوعة انظر:
Bell, P.Lond., IV, Nos. 1383, 83 sq.; 1339, 10; 1357, 33; 1414, 167-174; XXV sq.; Der Islam, II, 272-73; Byz. Zeit., XXVII, 282-284; Grohmann, Aperçu de Pap. Arabe, 60, 66; Abbot, 76, 94; Tritton, 197-211; Rouillard, 76 sq.; 79-81, 121; Wiet, Précis de l'Hist. d l'Egypte, II, 75 sq.; Muir, 167.

(٢) Bell, P.Lond., IV, No. 1414, 124 sq. and xvvi.

(٣) Bell, Byz. Zeit., XXVIII, 283; J.E.A., IV, 90; Abbot, 76; WIET, Precis, II, 75; Grohman, Aperçu, 67; Lane-Poole, Hist. of Egypt, 20.

(٤) P.Flor., III, No. 82, 131; Bell, J.E.A., IV, 91-92; Vinogradaff, C.M. H., I, 558.

(٥) P.Grenfell, II, No. 82, 131; Ravillard, 73, n.2; Bell, J.E.A., IV, 100.

قابلا للتطبيق على أية فئة يمثل عمالها أهمية بالنسبة للمجتمع[١]. وقد كان البحارة، مثلا، يخضعون لهذه القاعدة لأن خدماتهم كانت ضرورية لنقل القمح إلى القسطنطينية. وثمة طلب عاجل قدمته مجموعة من الناس إلى حاكم طيبة يلتمسون فيه إطلاق سراحهم، ويقولون إنهم كانوا «قصّارين وحدادين ونجارين وصناع قوارب، ولم تكن لهم حرفة أخرى منذ أيام آبائهم وأجدادهم سوى كسب عيشهم الحالي»[٢]. وقد صار الصناع إلى حال أحسن قليلا من حال الأقنان - فقد صار الإبن يخلف أباه في مهنته دون خيار أو أقل.

الخدمة المدنية لدى المسلمين:

تزيح البرديات النقاب عن أن الخدمة المدنية عند المسلمين، في إدارة مصر، كانت على مستوى عال من التنظيم. وكان الإجراء الخاص بالخدمة الشخصية يرتبط أساسا بالإجراء الضريبي. فقد كانت الطلبات الموجهة من الحكومة المركزية تخاطب الجماعة لا الفرد. كما كانت السلطات المركزية توزع الأنصبة على حين كان الموظفون المحليون مسئولين، فيما يبدو، عن توزيع الخدمة على دافعي الضرائب وفقا لسجل يعده الخبراء والمستشارون[٣]. وعلى الرغم من أن العمل يبدو إجباريا فإنه لم يكن كذلك بالضبط بالمفهوم العادي للكلمة، ولكنه كان شكلا من أشكال التجنيد الاجباري؛ ذلك أن الأشخاص المطلوبين كانوا يتلقون أجورهم. وفي بعض الحالات، كما في التقرير رقم ١٤٣٣ والتقرير رقم ١٤٣٤[٤] كان العمال يطلبون للعمل في جسور القرية دون أن تقرر لهم أجور. ويمكن أن نفترض أن العمل ربما كان سخرة بمعنى الكلمة؛ ولكن الاستدلال ليس مقنعا لأن الأجور لم تكن تذكر على الدوام[٥] وكان المجندون المختارون يخضعون لضمانات وكفالات محددة[٦]. وكان من

---

(١) P. Oxy., VI, 904, 241-43; VII, 1042, 188-190; P. Grenfell, II, No. 82, 131; Glezer, Archiv für Papyrusforschung, V, 357, n. 4; Ravillard, 73-74; Bell, J.E.A., IV, 100.

(٢) P. Cairo, Maspero, I, No. 67020, 45 sq.; Bell, J.E.A., IV, 101.

(٣) Bell, P. Lond., IV, 1356 (10-11), 32; No. 1393, 65-66; XXXI; Abbat, 94; Muir, Caliphate, 167.

(٤) Bell, P. Lond., IV, No 1433 (74), 288; No. 1434 (71 sq) 312.

(٥) Bell, P. Lond., IV, Nol 1433 (16), 283; XXXII; Muir, Caliphate, 167.

(٦) أنظر ما يلي: Bell, P. Lond., IV, XXXII.

الممكن استدعاء النساء للخدمة شأنهن شأن الرجال تماما[٥]. وكما جاء باحدى برديات القاهرة، وتاريخها ٢٩٩ هـ/ ٩١١ م[٢]، كان نظام الخدمة العامة تحت حكم العباسيين يسير بنفس الطريقة التي كان يسير عليها أثناء العصر الأموي. لقد كانت الخدمة المدنية عند المسلمين تلبية لضرورات ذلك العصر.

الخدمة المدنية البحرية:

تجنيد البحَّارة:

البرديات هي المصدر الرئيسي للمعلومات المتعلقة بالخدمة المدنية البحرية في عصر الخلافة الباكرة. ذلك أنها تكشف عن أن الحفاظ على الأسطول كان مسئولية السكان بأساليب ثلاثة: دفع الأموال لأغراض محددة[٣]، الامداد بالمواد من مختلف الأنواع والامداد بالبحارة. ويبدو أن البحارة في جميع الأساطيل كانوا يجندون عن طريق الطلبات الحكومية الموجهة إلى جميع مناطق مصر وليس من مدن الساحل فقط[٤] كما قد يكون متوقعا. كذلك كان البحارة يؤخذون من مختلف طبقات السكان بما فيهم الحاميون والقصارون والرعاة[٥]. وربما كانت طريقة التجنيد هي نفس طريقة جباية الضرائب العادية، فقد كان الوالي يحدد العدد المطلوب في خطابه إلى رئيس القرية، ومحدد النسبة المطلوبة من كل قرية في ملاحظات الطلب الموجهة إليها. وكان الاختيار الفعلي للرجال متروكا إلى الموظفين المحليين. وثمة إشارات معينة إلى الاختيار على أساس من السجلات، تدرج فيها أسماء أشخاص محددين للقيام بالخدمة[٦]. وعلى الرغم من أن بداية الخطاب رقم ١٣٩٣، وتاريخه ٩٢ هـ/ ٧١٠ م، مفقودة، فإن من المؤكد أنه موجه من قرة إلى باسيلوس رئيس

---

(١) Crum, P.Lond., IV, No. 1488, 430, and XXXII.

(٢) Public Soc. Ital, per la Ricera dei Papieri Greci litini in Egitts III, No. 873, quoted by Grohmann, Aperçu de Pap. Arabe, 67.

(٣) على سبيل المثال في P.E.R.F, No. 572, 144 يخبر الموظف العربي ابن يحيى السكان في شارع ابيراتوس في مدينة الفيوم بأن عليهم أن يقدموا ١/٢ + ١/٢٤ + ١/٢٨ من الصوليدوس ذهبا كثمن لعشرين قاربا أنظر أيضا:
Becker, P.A.F., Z. A., XX, No. 10; Grohmann, Apercu de Pap. Arabe, 66.

(٤) Bell, P.Lond., IV, XXXIV; J.H.S., XXVIII, 112

(٥) Bell, P.Lond., IV, No. 1449 (73), 375; 1449 (90), 367; 1449; 379; XXXII, n. 3.

(٦) Bell, J.H.S., XXVIII, 113.

أفروديتو. وهو يمدنا بإجمالي المطلوب من أفروديتو كما يوزع النسب بين مختلف القرى والكفور والأديرة. ولم تكن هذه الأمور تترك بأيدي الموظفين المحليين. فقد كان الحساب يتم على أساس إحصاء الرؤوس وسجلات الضرائب التي يرسلها الباجارخيون (رؤساء الأقاليم) إلى الحكومة المركزية، وبما أن كل رئيس قرية كان له ممثله الدائم في الفسطاط، فقد كان من الممكن استدعاء هذا المندوب للمساعدة في العمل. ومن المحتمل أن هذا كان يحدث بسبب عدم الثقة نهائيا في الموظفين المحليين. وفي هذا الخطاب يهدد قرة باسيلوس بالعقاب إذا تجاهل أياً من تعليماته بشأن البحارة ومن يقدمونهم ويحذره بألا يسمح للظلم بأن ينال أحداً: « ... (اجمع) منهم كل ما لفتنا نظرك إليه في ملاحظات الطلب، وعليهم من جانبهم أداء القدر المحدد لهم في الضرائب العامة وغير العادية؛ وعليك أن تأخذ منهم ضامنين، يكونون رجالا ذوي ثروات، تحت الإلزام ليجيبوا عنهم إذا ما بدا أن أيا منهم قد أخل بالتزاماته، ولترسل إلينا سجلا يحوي الأسماء والألقاب، مرتبة حسب الكفور [الضياع أو القرى الصغيرة] لكل البحارة والصناع المذكورين. وعليك أن تخبرنا في السجل المذكور عن أولئك الذين خرجوا (بالفعل) لصالح قراهم، وأولئك الذين تم استئجارهم لصالح قرى أخرى، والمبالغ التي دفعت أجراً لمثل أولئك الأشخاص، ولا تسمح لأي واحد بالمبلغ كاملا (؟)، ولكن أرسل... ولا تدعنا نكتشف أنك ارسلت مبلغا من المال لأي... مهما يكن، ولكن الشخص نفسه فقط؛ (وإلاَّ) فإننا سوف نزورك لقاء ذلك بقصاص وعقاب سيكون فيه أذاك، لأنه لا عذر لك على الإطلاق فيما يتعلق بالخدمة الشخصية..؟[٤].

ومن الواضح أن الخدمة كانت إجبارية؛ اذ كان يتم طلب البحارة من الأقاليم للعمل في الأساطيل الغازية في مصر وغيرها من الولايات من خلال شكل من أشكال التجنيد الإجباري[١]. وكان ثمة نظامان متبعان كانت الباجارخية (الإقليم الاداري) تستطيع اما دفع أجور الرجال الذين يتم

(١) Bell, P.Lond., IV, No 1393, 65;
والترجمة الانجليزية الكاملة في J.E.A., XII, 279.

(٢) Bell, P.Lond., IV, XXXIV, Byz. Zeit., XXVIII, 283 – 284; J.H.S., XXVIII, 112.

استئجارهم من أماكن أخرى، وأما تقديم الرجال شخصيا مع آجورهم وإعاشتهم[٢]. وفي الخطاب رقم ١٣٣٧ وتاريخه ٩١ هـ/ ٧٠٩ م، يحيط قرة باسيلوس علما، بسبب تجاهل الأخير لإرسال البحارة المطلوبين بأشخاصهم، بأنه ملزم بأن يستأجرهم من أماكن أخرى كما يأمره بأن يجمع المال اللازم لأجورهم. وهو فضلا عن ذلك يحث باسيلوس وأهل ناحيته على أن يظهروا حماسة اكثر للخدمة البحرية وأن لا ينتظروا دائما حتى توافيهم تعليماته «وتتجاهل أن رسل الينا البحارة الذين تم طلبهم من إقليمك الاداري للعمل على سفن الكارابز والدرومومناريا وغيرها من المراكب في اسطول مصر الغازي في الفترة الثامنة، وقد أرسلنا بتعليمات إلى حيان بن شرية لاستئجار أولئك الذين تأخرت من ارسالهم وفقا لمستوى (الأجور) المقرر في ملاحظات طلبنا. وعند استلامك لهذا الخطاب، عليك أن ترسل على وجه السرعة، وفقا للتقرير المرفق بهذا الخطاب، الأموال اللازمة لأجورهم، ولا تؤخر صوليدوس واحداً منها. لأننا في الحقيقة نعلم أنه لا يهمك انت وأهل ناحيتك إنجاز أي واجب، ما لم تلاحقوا بطلب المتأخر من مدفوعاتكم، باستثناء ما يتوافق مع التعليمات الواردة في ملاحظات طلبنا. ولكن لن نسمح بهذا أن يكون هكذا؛ ذلك أننا لن نعامل الرجال القادرين الأكفاء الذين ينجزون واجباتهم في حماسة بنفس الطريقة التي نعامل بها ذلك الذي يخفق بسبب فساده في القيام بالمهام المنوطة به من جانبنا. ولذا فاذا كنت تتمتع بأي إحساس عليك إنجاز الأمر الصادر في خطابنا، ولا ترسل أيا من هذه الأموال بطريقة مقصرة ولكن قم بواجبك في حماسة. كتب... الفترة الثامنة»[٣].

البدل النقدي في الخدمة البحرية:

توضح خطابات قرة أنه كان هناك قدر كبير من الإرغام بين جمهرة سكان الريف في قبول الخدمة الشخصية كما تكشف عن أنهم كانوا يفضلون البدل النقدي adaeratio، الذي قد تقوم القرية عن طريقه بدفع أجر مأجور

(١) Bell, P.Lond., IV, Nos. 1433 (16), 283; 1449 (12); XXXI, J.E.A., XII, 276; Crum, P.Lond., IV, Nos. 1508, 444, 446 sq.

(٢) Bell, P.Lond., IV, No. 1337, 7; Der Islam, II, 272.

من أي مكان بدلا من تقديم البحار المطلوب[١]. وكان يتم دفع أجور الأشخاص المجندين وفقا لمعدل منتظم. وتؤكد البرديات حقيقة أنه حين كان يتم تقديم الرجل وليس البدل النقدي كانت السلطات المحلية تتحمل أجره. وثمة حالات عديدة في التقارير[٢] عن أجزاء من الرجال مطلوبين للخدمة الشخصية، مثل «ثلث بحار ليخدم بشخصه». وكان هذا يعني أنه قد طلب من ثلاثة اماكن صغيرة أن تقدم رجلا فيما بينها، على أن يدفع كل منها ثلث أجره، أما الرجل نفسه فكان المفروض أن يتم اختياره بالتنسيق بين رؤساء الكفور المحليين، لأنه لا يوجد مثال على مثل هذا الطلب موجه إلى الباجارخية (الإقليم الاداري)[٣].

والبردية القبطية رقم ١٥٠٨[٤] تحمل أهمية خاصة لأنها تتعلق برفض الحكومة لقبول البدل النقدي. ويبدو أن حاكم كيرمايون من أعمال أفروديتو، قد دفع عن طريق باسيلوس البدل النقدي عوضا عن تقديم العمال المطلوبين للعمل في بابيلون. وقد دفع باسيلوس المال إلى محصل الضرائب ولكن حينما وصل رسول قرة أعلن أنه لن يتم قبول شيء غير العمال أنفسهم. ذهب حاكم كيرمايون «واستأجر العمال السابق ذكرهم»، وبناء على طلبه تقدم باسيلوس الى محصل الضرائب بطلب لكي يعيد المال. والوثيقة عبارة عن إيصال بالمال من الحاكم.

تأمين القيام بالخدمة:

واذا ما تم اختيار البحارة، تكون الخطوة التالية هي الحصول على الضمانات التي تكفل الاداء السليم للخدمة. والضمانات لتسعة وستين بحاراً مذكورة في الخطاب رقم ١٣٩٣[٥] كما أن من بين التقارير قوائم بالبحارة والعمال المطلوبين لخدمات مختلفة، وفي بعض الأحوال يرد ذكر الأسماء وفي

---

(١) Bell, J.E.A., XII, 276.

(٢) عن اجزاء البحارة والعمال المطلوبين أنظر:

Bell, Der Islam, III, No. 1433, 372; IV, No. 1434, 87-88, 94; XVII, No. 1441, 6.

(٣) Bell, P.Lond., IV, XXXI, n.4; J.E.A., XII, 276.

(٤) Crum, P.Lond., IV, No. 1508, 444; Bell, J.H.S., XXVIII, 112.

(٥) والترجمة الانجليزية الكاملة في:

Bell, P.Lond., IV, No. 1393, 65; J.E.A., XII, 279.

اعقابها أسماء الضامنين[١]. ومن المحتمل أن الاتفاقات كانت تكتب دائما بالقبطية، ومازال عدد منها موجودا[٢]. وكانت واحدة منها عبارة عن إعلان ضمان، تاريخه ٩٠ هـ/ ابريل ٧٠٩ م، موجه من موظفي إحدى قرى أفروديتو إلى قرة عن طريق الرئيس باسيلوس. وهم يعلنون أنهم مسئولون عن عمل وحسن اداء ثلاثة من البحارة في غزوة السنة التالية «بسم الله الرحمن الرحيم... الخ كتب في الثالث عشر من برمودة، الفترة السابعة. نحن آباكيروس، ابن المرحوم صمويل، العمدة، وأبوللو` بن هيراكليوس جامع الضرائب، وداود بن حنا، وفويبامون بن جورج، سكان الحقول الثلاثة غرب ايكو (أشقوة) نكتب إلى... سيدنا، المعروف تماما قرة، الحاكم الرائع، من خلالك أيها السيد الأمجد باسيل بارادة الله رئيس إيكوه النابه، بنواحيها وحقولها. تحية. فنحن نعلن، بكامل إرادتنا، أننا نضمن، وأننا مسئولون وأننا نضمن الأشخاص البحارة الثلاثة، الذين هم من حقولنا، والذين سنوضح أسماءهم في أدنى إعلان الضمان هذا. وقد أرسلناهم صوب الشمال، كبحارة على المراكب، في هذه السنة السابعة من الفترة الضريبية، من أجل المساهمة في غزوة السنة الثامنة، وأنهم سينجزون بعثتهم كبحارة، دون انحراف أو زيغ، ولكن اذا انحرف أحدهم، فإننا على استعداد لتلقي أي جزاء يوقعه سيدنا الوالي علينا. ولأننا مسئولون عنهم، فقد أرسلناهم لك. ولذا فإنه على سبيل التأكيد...، من خلالك أيها السيد الأمجد، قد كتبنا إليك هذا الإعلان بالضمان، لنكون مسئولين أمامكم بكل ما نملك عن هذا الأمر، ونقسم باسم الله العظيم، وبصحة أسيادنا، أننا سوف نصون هذه القاعدة، ونحفظها على نحو ما كتبنا. وقد سئلنا ووافقنا.

وها هي... لأسماء وأماكن إقامة البحارة الثلاثة؛ ثم اعلان متكرر من الضامنين الأربعة، على النحو المذكور من قبل مع أسماء البحارة. وبما أن الضامنين لا يمكنهم الكتابة فإن جورج بن بسات يكتب لهم. ثم توقيعات خمسة شهود، وقائمة بالضامنين، ثم خاتم تيودور الموثق»[٣].

---

(١) Bell, J.H.S., XXVIII, 113.

(٢) Crum, P.Lond., IV, Nos. 1495, 437; 1496, 438; 1497; 1498; 440; 1506, 443; 511, 447.

(٣) Crum, P.Lond., IV, No. 1494, 435–437.

وثمة وثيقة أخرى مشابهة[١] تتعلق بتقديم البحارة الذين سيتم إرسالهم شمالا، تقرر انهم إذا ما سلكوا سلوكاً غير مرضي فإن العاقبة ستنزل على «رؤوس المضمونين» لأن الضامنين في هذه الحال لم يكونوا يتحملون المسئولية الكاملة.

الرجال المقاتلون

وبالاضافة إلى البحارة الاغريق والأقباط الذين كان يمكن تجنيدهم، كانت هناك مجموعتان أخريتان من الأشخاص المرتبطين بالأسطول؛ المهاجرون والموالي. وكان هؤلاء يشكلون الجزء العسكري من الطاقم يتميز عن الجذفين وموجهي الدفة (الدومنجية)[٢]. ويبدو من تقرير الطبري[٣] عن معركة ذات الصواري ٥٤ هـ/ ٦٥٤ - ٦٥٥م أن البحارة الأقباط كانوا متمايزين عن المحاربين المسلمين ولم تكن لهم علاقة بالقتال الفعلي.

وكان المهاجرون يتألفون أساساً من العرب الذين هاجروا من مكة إلى المدينة، ولكن في ذلك الوقت صار اللفظ يعني أيضا كل من تركوا أوطانهم[٤]. وقد استقر أولئك المهاجرون في العواصم العسكرية الجديدة التي أنشأها المسلمون في مختلف بقاع أملاك الخلافة مثل القيروان في شمال أفريقية والفسطاط في مصر. وكانت النظرية الاسلامية الأصلية ان البلد المفتوح بأسره يصبح ملكاً للجيش المنتصر، ولكن الواقع سرعان ما أثبت إستحالة تحقيق ذلك، وصار العرب يتلقون هبات لاعاشتهم[٥] بدلا من الغنائم التي لا يمكن التحكم فيها. وكانت الهبة من نوعين، الغلال التي يشير إليها بيكر[٦] على أنها «الرزق»، وهبة مالية. والمؤن الأخرى، مثل الكسوة[٧]، كانت تمنح أيضا وتوضح البرديات أن عددا كبيرا من المهاجرين قد استخدموا في

---

(١) Crum, IBID, No. 1506, 443.

(٢) Bell, P.Lond., IV, XXXIV; J.H.S., XXVIII, 113.

(٣) جـ١، ص٢٨٧٠. انظر ابن الأثير، جـ٧، ص٢٤٤؛ Lavy, II, 332.

(٤) Welhausen, Ar. Reich, 16; Becker, P.A.F., Z.A., XX, 93; Bell, J.H.S., XXVIII, 113; P.Lond., IV, XXXIV.

(٥) Welhausen, Ibid, 19 sq.; J.H.S., XXVIII, 113; Levy, II, 332.

(٦) P.A.F., Z. A., XX, 93; Bell, Ibid, 114.

(٧) Becker, Beiträge, II, 85; Bell, ibid, 114.

الاسطول[1]، ووفقا لرقم ١٤٤٧[2]، فإن الذين استقروا منهم في مصر كانوا يتألفون أساسا من الأنصار ومن قريش. وليس هناك دليل على أن طواقم السفن الإسلامية كانوا يجندون من سكان سواحل جنوب جزيرة العرب والخليج العربي. وتأكيد لامانس[3] بأن «معاوية كان مدينا لليمانية على وجه الخصوص، وأنه كان يفضل أن يجند طواقم أسطوله من بينهم» لا يسانده أي دليل من البرديات.

وعلى أية حال، فإن هذه الوثائق توضح أن العرب كانوا محاربين بريين قبل كل شيء وأن أولئك الذين يخدمون في الاسطول لم يكونوا جنودا بحريين بقدر ما كانوا يشكلون قوات معدة للنزول على المناطق الساحلية من الامبراطورية البيزنطية، إذ أنه لم يرد لهم ذكر على الإطلاق فيما يتعلق بالفرق البحرية الخالصة[4]. ونظرا لعدم خبرة العرب بالمعارك البحرية بالقياس البيزنطيين فقد رفض الخليفة عمر أن ينظر بعين الاهتمام إلى العمل البحري فيما يقال[5]. وثمة رواية يوردها الطبري[6] تقول إنه في معركة ذات الصواري عرض المسلمون أن يكون القتال على البر ولكن البيزنطيين فضلوا البحر. ولا يهمنا هنا ما يروي من أن عثمان حين سمح لمعاوية بأن ينفذ مشروعه البحري اشترط أن لا يرغم مسلم على الخدمة في البحر، وأن تكون هذه الخدمة تطوعاً[7].

---

(١) انظر:

Bell, Der Islam, III, No. 1433, 372; IV, No. 1434, 93; XVII, No. 1449, 7-8.

(٢) Bell, P. Lond., IV, No. 1447, 360, and XXIV, n. 2.

(٣) معاوية، ص٥٢ - ص٥٣؛ انظر ٢٧٩ حيث يقول إن القوة البحرية الاسلامية كانت تعتمد على ملاك الأرض من قريش.

(٤) ترد الإشارة إلى العسكريين من أفراد الطاقم في:

Bell, P. Lord., IV, No. 1351 (5), 26.

أنظر:

Becker, P.S.R., No. 1 (9), 58; Bell, P. Lond., IV, XXXIV, n. 4.

(٥) الطبري، جـ١ ص٢٨٢٠ - ص٢٨٢١؛ مقدمة ابن خلدون، جـ٢، ص٣٣؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٠.

(٦) جـ١، ص٢٨٦٨.

(٧) الطبري، جـ١، ص٢٨٢٤؛ المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٠.

ويبدو أنه كان من عادة الرجال المقاتلين أن يأخذوا زوجاتهم معهم. ويروي البلاذري[1] أن معاوية، التزاما منه بأمر الخليفة، قد صحب زوجته فخيته[2] في الحملة الأولى ضد قبرص. كما أن عبادة بن الصامت قد اصطحب زوجته أم حرام[3] معه في المناسبة نفسها. ويحكي ابن عبد الحكم أن زوجة ابن أبي السرح[4] كانت برفقة بعلها في وقت معركة ذات الصواري وأعجبها شخص يدعى علقمة بن يزيد لأنه أنقذ مركب الامير التي كانت إحدى السفن البيزنطية قد ظفرت بها.

أما الموالي فكانوا ممن اعتنقوا الإسلام من غير العرب[5]؛ ولا شك أن معظمهم في مصر كانوا من الأقباط واليونانيين. وكان يلحقون بالقبائل العربية ويستخدمون في مختلف الوظائف، وكان بعضهم يخدم في الاسطول كما هو واضح من البرديات[6]. ويرد ذكر المهاجرين من أهل الفسطاط عدة مرات وهم يتلقون هبة مالية وهبة من الغلال سنويا ولكن أية إشارة إلى الموالي لا ترد في هذا الصدد. وعلى أية حال ففي رقم ١٤٤٧[7] توجد أسماء العديد من الموالي الذين يتلقون هبات لإعاشتهم فقد ألزم دافعو الضرائب بتقديم طعامهم وأجورهم. كما يرد ذكر النفقات والمؤن اللازمة «للموالي العاملين على مراكب الاكاتيا والدروموناريا في الاسطول الغازي في الشرق» في رقم ١٤٤١، ورقم ١٤٤٩ على التوالي[8]. وليس من الواضح ما إذا كان ثمة فرق بين الكمية المخصصة للمهاجرين وتلك المخصصة للموالي.

---

(١) ص ١٥٣.

(٢) يذكر الطبري، جـ٢، ص٢٠٥ اختها كتوة بن قراظة التي تزوجها معاوية أيضا.

(٣) البلاذري، ص ١٥٤؛ الطبري، جـ١، ص٢٨٢٠؛ ابن الأثير، جـ٣، ص٧٥؛ ابن تغري بردي، جـ١، ص٥٨. انظر:

Delaval, J.R.A.S., 1897, 81 sq.

ووفقا للأصفهاني، الأغاني، جـ١١، ص١٠٠، كانت بكرة بنت الزبيرقان بن بدر أول امرأة عربية تمضي على ظهر سفينة.

(٤) ص ١٩٠ – ص ١٩١؛ المقريزي، الخطط، جـ١، ص١٦٩.

(٥) انظر: Bell, J.H.S., XXVIII, 114, n. 66.

(٦) Bell, P.Lond., IV, Nos. 1353, 28; 1392, 64-5; 1393, 67, 1935, 329; xxxiv, n. 6.

(٧) Bell, P.Lond., IV, No. 1447 (32 sq)., 361 and xxxiv; J.H.S., XXVIII, 114.

(٨) Bell, Der Islam, XVII, No. 1441, 4-5; No. 1449, 8.

العمال:

يبدو أن الصناعة لم تزدهر سوى بمصر زمن الفتح الإسلامي وأن الخلفاء اتخذوا خطوات لانعاشها في الأراضي الشامية ولا سيما في عكا وصور[١]. وفي تقريره عن الملاحة العربية يقول ابن خلدون[٢] إن العرب حين شادوا دولتهم وصارت لهم السيادة عرض عليهم رجال الصنائع المختلفة خدماتهم، فاستخدموا منهم البحارة ليساعدوهم في تحسين المعرفة والأنشطة البحرية. والحقيقة التي يذكرها ابن خلدون تؤكدها البرديات التي تتضمن إشارات الى تجهيز الأسطول وتكشف عن أن عدداً كبيراً من الصناع، مثل النجارين، والعمال المهرة، والقلافين، والقصارين، والحدادين، كانوا مطلوبين[٣]. وقد تم استخدامهم في دار الصناعة ببابيلون، ودار الصناعة في القلزم وغيرهما من المراكز البحرية. والخطاب رقم ١٣٩٣[٤] يذكر البحارة والصناع الذين كان يتم إحضارهم عن طريق الضرائب. ويحكي ساويرس[٥] أن تيودور، حاكم الاسكندرية إبان خلافة يزيد بن معاوية أجبر الرهبان في مصر على بناء السفن للاسطول وأن اسامة والي مصر زمن سليمان بن عبد الملك هددهم بالخدمة على متن السفن اذا لم يدفعوا قدرا معينا من المال[٦]. ووفقا لما يرويه الكاتب نفسه، كانت طريقة التجنيد تستخدم أيضا خلال فترة الخلافة العباسية. وهو يقرر[٧] أنه في حكم الخليفة أبي جعفر المنصور، كان البطريرك والأساقفة في مصر غير ملزمين بدفع أي مبلغ من المال ولكن كان عليهم أن يقوموا بالعمل المنوط بهم كل يوم في دار الصناعة بمصر، وكانوا يعملون بأيديهم كل ما هو مطلوب للمراكب لسنة كاملة.

---

(١) Bartald, Musulman Culture, 12, 14.

(٢) المقدمة، جـ ٢، ص ٣٤؛ وقد أعاد المقريزي نسخها في الخطط، جـ ٢، ص ١٩٠.

(٣) عن اشارات البرديات لهؤلاء الصناع انظر:
Bell, P. Lond., IV, No. 1336, 6; No. 1410, 79; No. 1449 (90), 376; Der Islam, II, 371, 279; III, 132–133, 370, 371–2; XVII, 5–6; Bell, P. Lond., IV, No. 1391, 63; Becker, P.A.F., Z.A., XX, No. VIII, 84; Jernsted, P. Ross.-George., IV, No. 6, 22; Bell, J.H.S., XXVII, 114; J.E.A., XII, 276; Grohmann, Aperçu de Pap. Arabe, 67.

(٤) Bell, P. Lond., IV, No. 1393, 65; Complete Eng. Tr. in J.E.A., XII, 279.

(٥) Pat. Or., X, fasc. V, 372–373 [486–7].

(٦) Pat. Or., V, fasc. I, 70–70 [324–5].

(٧) Ibid, X, fasc. V, 374 [488].

المؤن والطعام:

كان يتم امداد الاسطول بالمؤن من كل نوع عن طريق الضرائب. وكانت هذه الضرائب تتضمن الحديد والخشب والنحاس والحبال والوسائد وخيوط الغزل[٢] اللازمة للسفن: والخبز والزبد، والنبيذ والزيت والملح[١] لإعاشة الصناع والبحارة، ويرد ذكر القمح الذي كان يتم توريده إلى شون بابيلون في رقم ١٣٨٦[٣]، كما نجد في رقم ١٣٥١[٤] طلبا بمركب محمل بمائة أردب من القمح. وفي احدى الحالات نجد أمرا بإرسال تسع وزنات من الزبد إلى الاسكندرية لكي تُسلَّم إلى الأوجستال لازمة للأسطول الذي يبدو واضحاً أنه كان على وشك الإبحار[٥].

ولأسباب غير مفهومة يبدو أن السلطات المحلية كانت تفضل البدل النقدي حتى في حالة الإمداد بالمؤن. والخطاب رقم ١٣٤٨[٦] عبارة عن أمر موجه إلى باسيلوس بأن يرسل المؤن وألا «يجمع أي مبالغ مالية»، وفي الخطاب رقم ١٣٩٣[٧] يُصيرُ قرة على أن المؤن التي صدر الأمر بها يجب أن تدفع عينا باستثناء النبيذ المغلي الذي طلب البدل النقدي عنه. ويفسر هذا السبب الذي من أجله كان الجدول الملحق بالخطاب الثاني يوضح سعر وكمية كل المؤن فيما عدا النبيذ المغلي الذي تم توضيح سعره وكميته وسعره الإجمالي.

وفي الخطاب رقم ١٣٥٣، بتاريخ ٩٢هـ/ ٧١٠م، أمر من قرة إلى باسيلوس بعدم قبول المال بدلا من القمح أو الخبز أو غيره من المواد مالم يكن الشخص غير قادر حقاً على أدائها عينا «لا تؤخر شيئا على الإطلاق من القمح والخبز، بل ولا تجمع أي مبالغ مالية من الأماكن بدلا منها، وانما اجمع المواد نفسها. ومن المؤن الباقية أرسل ما قد يكون منها جاهزا لدى الناس

---

(١) عن المواد أنظر ما سبق في الفصل الثاني.

(٢) عن الزيت والنبيذ والملح اللازم لإعاشة الصناع المهرة انظر:
Bell, Der Islam, III, No. 1414, 137; IV, No. 1434, 95; Bell, J.H.S., XXVIII, 114; P.Lond., IV, XXXVIII.

(٣) انظر ما سبق.

(٤) Bell, Der Islam, II, No. 1351, 279,; No. 1434, 95.

(٥) رقم ١٣٩٢ وانظر ما سبق.

(٦) Bell, P.Lond., IV, No. 1348, 21; Der Islam, II, 278.

(٧) Bell, J.E.A., XII, 276-279.

فعلاً، واذا كان هناك من لا يقدر على الدفع عيناً، فاجمع منه مبلغا من المال يتوافق مع مستوى الأسعار الذي ضمنَّاه ملاحظات طلبنا، وأرسله لنا مع وكيلك الأمين بتعليمات أن يسلمه لنا، لا أن يعطيه للشحنات الزائدة (؟) الذي يتلقى المؤن المذكورة وأي مبالغ مالية، ولا تهمل في أن ترسل بسرعة البحارة والعمال والمؤن. ولا تدع فرصة للشكوى منك »[١].

وثمة خطاب هام آخر هو رقم ١٣٥٤[٢] الذي يمدنا بالتفاصيل المتعلقة بالمؤن المرسلة إلى أحد الأساطيل الغازية. ولسوء الحظ أن بداية الخطاب مفقودة بحيث أن هناك قدرا من الشك حول هدف الخطاب. وقد تلقى باسيلوس أمراً باعادة المؤن، التي شحنت بقصد النقل، إلى دافعي الضرائب وألا يطالبهم بشيء إلى ما بعد الحصاد. والأمر الصادر لا يشير سوى إلى القمح والخبز. كما أن سبب تفريغ حمولة القمح غير واضح، ولكن ربما كان هذا إجراء قصد به التيسير على دافعي الضرائب لضرورة ما فرضت نفسها مؤقتا. هذا الإفتراض يجد لنفسه السند في الأمر الصادر باعادة ما دفع من أموال عن الكمية المطلوبة. وربما كان هناك قصور في محصول السنة السابقة بحيث لم يتمكن الموظفون المحليون من جمع كمية الغلال المطلوبة كلها، وربما جمعوا ما يساويها نقداً على أساس سعري منخفض. ولذا، فإن قرة حين وجد أن دافعي الضرائب قد نالهم الإرهاق، قرر غض النظر عن العجز في هذه السنة على أن يجمعه من المحصول القائم. وعلى أية حال فإن الخطاب يوضح إلى حد ما حرصه على مصالح الرعية. وهو أيضا دليل على شخصيته التي عانت من المؤرخين العباسيين. وعلى الرغم من أن هذا الإجراء قد لا يكون راجعاً تماما إلى الرحمة، فإنه فضل أن يأخذ الكمية كلها عينا من المحصول القادم على أن يحصل جزءا منها نقداً عاجلا بسعر مخفض. ومن الواضح أنه لم يوافق على قبول الموظفين المحليين للسعر المخفض دون الرجوع إليه.

---

(١) Bell, Der Islam, II, No. 1353, 280-281; P.Lond., IV, 27.

(٢) أنظر ما سبق.

الأجور وأسعار المؤن:

وهذه يمكن مقارنتها على أفضل وضع بالشكل الجدولي والتفاصيل الهالية مأخوذة من البرديات وهي تعطينا فكرة عن تكاليف المعيشة ومستوى الأجور في هذه الفترة.

التاريخ	العمال	مستوى الأجور شهريا	البردية	ملاحظات
٩٧ هـ/ ٧١٥ م	نجار واحد	١ ٢/٣ صوليدوس	قم ١٤٣٤	Bell, Der Islam, IV, 92
٩١ هـ/ ٧٠٩ م	نجار واحد	٢/٣ صوليدوس	رقم ١٣٣٦	Bell, ibid, II, 271 يقال إن الأجور كانت تدفع من بيت المال
٩١ هـ/ ٧٠٩ م	نجار واحد	١ ١/٣ صوليدوس	رقم ١٤١٠	Bell, bid, III, 132-133 وانظر Becker, P.A.F., No. VIII, 84
٩٨ هـ/ ٧١٦ م	نجار واحد	١ ١/٤ صوليدوس	رقم ١٤٣٤	Bell, Ibid, IV, 93. والأجور نفسها في رقم ١٣٦٦ Bell, Ibid, II, 374.
٩١ هـ/ ٧٠٩ م	صانع سفن	٢ صوليدوس	رقم ١٤١٠	ell, Ibid, III, 132-133.
٩١ هـ/ ٧٠٩ م	قلاّف واحد	١ ١/٢ صوليدوس	رقم ١٤١٠	Bell, Ibid, III, 132-133 والأجور نفسها واردة في رقم ١٤٣٤. Bell, Ibid, IV, 92-93.
٩٢ هـ/ ٧١٠ م	نَشّار خشب	١ ٥/٦ صوليدوس	رقم ١٣٤١	Bell, Ibid, II, 274
٩٧ - ٩٨ هـ/ ٧١٥ - ٧١٦ م	حداد واحد	٣/٤ ١ ٣/٤ صوليدوس	رقم ١٤٣٥	Bell, Ibid, IV, 92, 93. أجر تصنيع قنطارين من المسامير الحديدية ٢ صوليدوس. أنظر Bell, Ibid, III, No. 433, 370.

ب - أسعار طعام الرجال

التاريخ	عدد الرجال	أسعار الطعام	البردية	ملاحظات
٩٥ هـ/ ٧١٣ م	٢ ١/٢ بحاراً	١/٦ ١١ صوليدوس ١/٢ ٤ صوليدوس	برلين	Archiv für Papyrusforschung V 189 Sq; Bell, P. Lond., IV, XXXVII الرحلة من انتينوبولس حتى برقة
٩٧ هـ/٧١٥ م	٤ بحارة	(للرجل الواحد) ٢ ١/٢ صوليدوس (صوليدوس للرجل)	رقم ١٤٣٤	Bell, P. land. IV, 309, XXXVIII; Der الرحلة من أفروديتو إلى مصر النيل Islam, IV, 81
غير محدد	عامل ماهر واحد	١/٤ ١١ كارتاس ١/٢ صوليدوس لـ ٦ شهور لـ ٦ شهور	رقم ١٤١٤	Bell, P. land., IV, 152, XXXVIII, n. ربما الملح والزيت فقط 1; De Islam, III, 137

جـ - أسعار المؤن والأغذية

التاريخ	المادة	السعر	البردية	ملاحظات
٨٠ هـ/ ٦٩٩ م	قمح	صوليدوس لعشرين إردبا	P.E.R.F. رقم ٥٨٧	148v.Bell,P .land.,IV,XXXVII هذه الأسعار ربما كانت تتضمن أسعار النقل
٩٨ - ٩٩ هـ/ ٧٠٦ م - ٧٠٧ م	قمح	صوليدوس لاثني عشر إردبا	رقم ١٤٣٧ (١١٩)	من المركز المحلي حتى بابيلون وربما كانت تختلف عن أسعار السوق، على الرغم من أن الاختلافات توضح أنها كانت تعتمد على السوق إلى حد ما. أنظر ساويرس.
٩١ هـ/ ٧٠٩ م	قمح	صوليدوس لكل ١٣ إردبا	رقم ١٤٣٥ (١١، ١٢)	
٧ - ٩٨ هـ/ ١٥ - ٧١٦ م	قمح	صوليدوس لكل ١٠ إردب	رقم ١٤٣٥ (١٢٨)	Pat. Or. V, fax. I, 67 [321], 69 [323]
٩٢ - ٩٣ هـ/ ٧١٠ - ٧١١ م	زبد	$\frac{1}{6}$ ١ صوليدوس للوزنة	رقم ١٣٧٥	Bell, P. land., IV, 64; Der Islam, II, 381.
٩٣ هـ/ ٧١١ م	زيت	$\frac{1}{2}$ صوليدوس للمترون	رقم ١٣٧٥	Bell, p. land., IV XXXVIII; Der Islam, II, 376.
غير محدد	زيت	١ صوليدوس لـ ٢ قرون	رقم ١٤١٤	Bell, Der Islam, III, 137
غير محدد	زيت	صوليدوس لـ ١٢ عبوة	رقم ١٤١٤	Bell, P.Land., IV, XXXVIII

التاريخ	المادة	السعر	البردية	ملاحظات
غير محدد	ملح	صوليدوس لكل ١٢ كيلة	رقم ١٤١٤	Bell, Der Islam, III, 137, 140
غير محدد	نبيذ عادي	صوليدوس لكل ٦٠ عبوة	رقم ١٤١٤	Bell, P. Lond., IV, XXXVIII
غير محدد	نبيذ حامض	صوليدوس لكل ٧٢	رقم ١٤١٤	Bell, Der Islam, III, 137, 140
غير محدد	نبيذ مغلي	صوليدوس لكل ٤ مترون	رقم ١٤١٤	Bell, P. Lond., IV, XXXVIII; Der Islam, III, 140.
غير محدد	نبيذ مغلي	صوليدوس لكل ٣ مترون	١٤١٤	Bell, P. Lond., IV, XXXVIII.

د - أسعار المواد

التاريخ	المادة	السعر	البردية	ملاحظات
٢ - ٩٣ هـ/ ١٠ - ٧١١ م	جذوع نخيل شقوق	١/٣ ص. لكل ١١ .	١٣٧١	Bell, Der Islam, II, 375
٢ - ٩٣ هـ/ ١٠ ٧١١ م	جذوع جميز غير مشذبة	١/٣ صوليدوس لكل ١١ .	١٣٧١	Bell, Ibid, II, 375.
٩٧ هـ/ ٧١٥	حديد غير مكرر	٢/٣ ١٦ صوليدوس لثلاثة قناطير = ٥/٩ ٥ ص. للقنطار	١٤٣٤	Bell, Ibid, IV, 93
٩٧ هـ/ ١٥ م	سلاسل نحاس	١/٣ ٨ ص. للقنطار	١٤٣٤	Bell, Ibid, IV, 89, 91, 93
٩٧ هـ/ ٧١٥	سلاسل نحاس	٢/٣ ٦ ص. للقنطار	١٤٣٤	Bell, Ibid, IV, 91, 96.
٨ - ٨٩ هـ/ ٦ - ٧٠٧ م	قصدير مطروق	٤/٩ ١ صوليدوس لكل عشر وزنات	١٤٣٣	Bell, Ibid, III, 373
٨ - ٨٩ هـ/ ٦ - ٧٠٧ م	قصدير منصهر	صوليدوس لكل عشر وزنات	١٤٣٤	Bell, Ibid, III, 373.
٩ هـ/ ٧١٤ م	حبال من ليف النخيل	٢/٣ ٤ صوليدوس لثمانية حبال	١٤٤٣	B ll, Der Islam, IV, 90, 93

التاريخ	المادة	السعر	البردية	ملاحظات
غير محدد	اللباد	٣ ١/٣ ص. للقنطار	١٤١٤	Bell, Der Islam, IV, 90, 93.
٩٦ هـ/٧١٤ م	وسائد صغيرة	صوليدوس لكل خمس وسائد	١٤٣٤	Bell, Ibid, IV, 90, 93.
٩٦ هـ/٧١٤ م	وسائد صغيرة	صوليدوس لكل ٤ ١/٢ وسادة	١٤٣٤	Bell, Ibid, IV, 89-90 إذا ما دفعت الأموال بدلا من الدفع عينا.
غير محدد	وسائد	صوليدوس لكل ٤	١٤١٤	Bell, Ibid, III, 129.
٨٨- ٨٩ هـ/ ٧٠٦- ٧٠٧ م	خيوط الغزل	٥ ص. لكل ٢ قنطار = ٢ ١/٢ ص. للقنطار	١٤٣٣	Bell, Ibid, III, 370

٣ - الهاربون والجوازات:

بين البرديات ثمة خطابات خاصة بالهاربين أيضا[١]. ويجدر بنا أن نتحقق مما اذا كان هؤلاء يحاولون الهرب من التجنيد الإجباري أم لا. وهرب الفلاح إلى المدينة ليس شراً حديثاً. إذ أن نظام الإلزام كان عبئاً باهظاً منذ البداية[٢]. وكانت الطريقة الوحيدة للتخلص منه هي الهرب وهناك ذكر

(١) Bell, P. Lond., IV, Nos. 1333, 1343, 1384; Der Islam, II, 269-271, 274 sq., 379; P. Ross-Georg., IV, Nos. 1, 2.

(٢) Bell, J.E.A., IV, 92; Abbott, 97.

كثير لفلاحين يهربون من أوطانهم وأعبائهم، لكي يشكلوا عصابات في أغلب الأحوال ولم يكن المسلمون هم الذين ابتكروا نظام التجنيد الاجباري لضمان الامداد بالبحارة؛ فقد كان البيزنطيون هم الذين أرسوا قواعد هذا الأسلوب من أساليب العمل الحكومي(١). ويبدو أن مسألة الهاربين كانت ترتبط بالضرائب عموما ارتباطا حيويا. فقد كانت هناك أوقات وظروف جعلت أعداد أولئك الهاربين تبدو كبيرة، كما كان الحال في مصر في القرن الأول بعد الإسلام.

ولكن تتم السيطرة على هؤلاء الهاربين على نحو اكثر فعالية ابتكر نظام للجوازات. والبرديات التي تتناول السماح بالبقاء في مصر أو السفر إلى الخارج تم نشرها منذ وقت طويل(٢). ومنذ الأيام الأولى للمسلمين في مصر كان الأصرار على الجوازات أمرا يلتزمون به في دقة، ولم يكن مسموحا لأي فرد بمغادرة إقليمية دون موافقة السلطات. وحوالي سنة ١٠٠ هـ/ ٧٢٠م أصدر الوالي أمراً بأن كل من يوجد بدون جواز (سجل)، سواء في الطريقة أو منتقلا من مكان إلى آخر، راكباً أو نازلاً «يقبض عليه، وتحجز السفينة ثم تحرق بمحتوياتها(٣). ويذكر ساويرس(٤) أن العقوبة كانت عشرة دنانير، والسجن، وبتر أعضاء الجسم، بل والموت أيضا. ويؤكد برنارد الحكيم(٥) الذي زار مصر خلال القرن الثالث الهجري /٩م هذه الحقيقة حين يقول «ولكنهم اذا ما وجدوا في المدينة أو على البحر، أو أثناء رحلة ما رجلا يمشي في الليل، أو حتى بالنهار، بدون قطعة من الرق عليها خاتم ملك أو أمير البلاد، يتم القبض عليه وسجنه حتى يأتي يوم يستطيع فيه أن يفدي نفسه بقدر من المال، وفقا لكونه جاسوساً أم لا».

---

(١) Bell, Byz. Zeit., XXVIII, 284.

(٢) أنظر Rogers, B.I.E., II ème Sér., No. 1, 1880, 9-23; Becker, Der Islam, II, 369.

وعن معاملة رعايا العدو في الأراضي الاسلامية والجوازات التي تمنح لهم أنظر: Hamīdullâh, 250.

(٣) Becker, Der Islam, II, 369. v. P.E.R.F., Nos. 601, 602; Moritz, Ar. Pal., Pl. 106; Becker, P.S.R., 1 sq., 40 sq.

(٣) Pat. Or., V. fasc. I, 68-70 [322-324].

(٤) P.P.T.S., III, 11.

وكان الجواز يتكلف خمسة دنانير وكان الحصول عليه أمراً صعباً؛ واذا ما فقد أو تلف يمكن استبداله بدفع مبلغ خمسة دنانير أخرى[1]. وكانت البلاد والموانىء الساحلية تحت حراسة جيدة من جانب الشرطة. وفي ظل الحكم الطولوني كان لا بد من الجواز لمغادرة مصر؛ وفي هذا الجواز يجب ذكر حتى العبد الذي يرافق سيده. ويمدنا ابن الداية بمثال ممتع عن تاجر وعبده لم يسمح لهما بالمرور في جمرك العريش، مدينة الحدود بين مصر وبلاد الشام، حتى جاءت التعليمات من ابن طولون فإذا ما كان يجب أن يكون للعبد جواز منفصل أم لا[2].

---

(١) Abott, 99.

(٢) ابن سعيد، طبعة ڤوللرز، ص١٣، ص٥٣.

الفصل الخامس

السفن الحربية الاسلامية في البحر المتوسط

١ - خصائص سفن البحر المتوسط:

منذ العصور القديمة كان للبحر المتوسط تفرده وأهميته الخاصة. فعلى الرغم من أنه يفصل بين قارات ثلاث فإنه كان وسيلة الإتصال الرئيسية كما كان الوسيلة الأولى في نشر الحضارات على طول سواحله. ولم يكن الانسان ميالا للبحر بالطبيعة ولكن البحر المتوسط أغراه بمياهه الآمنة وظروفه المناخية المناسبة[١] للسفن التي تسير بالمجاذيف. وهنا يبدو أن التجارة والقرصنة والشئون البحرية المنظمة قد ازدهرت لا سيما في الجزء الشرقي[٢].

ومجموعة نماذج السفن المحفوظة في متحف العلوم بلندن تمدنا بسجل زمني

---

(١) Newbigin, Mediterranean Lands, 27; Rose, 3; Stevens and Wescott, 2

وعن تاريخ وجغرافية أراضي البحر المتوسط أنظر القائمة تحت اسماء

.Newbigin, Parain, Semple, East, Rodgers, Tarn

وعن المشاكل الاستراتيجية للمتوسط أنظر:

.Richmond, Gomme, ch. X.

(٢) Pirenne, Mediaeval Citties, 3; Rose, 3. Batt, quoted by Ormerod, ،20, n. 6 حيث يرى أن القرصنة تعني ممارسة السرقة والنهب في البحر أو الأنهار الملاحية، أو النزول من البحر على الشاطيء من قبل جماعة لا يمثلون بعثة أو حملة أرسلتها دولة منظمة متحضرة. ومازال تاريخ القرصنة الكامل في البحر المتوسط وفقا لهذا المفهوم سواء في العصور القديمة أو العصور الوسطى ينتظر من يقوم بكتابته. وسيكون مثل هذا العمل عملا مذهلاً وذا أهمية كبرى بالنسبة للمؤرخين. عن معاملة القراصنة بمقتضى الشريعة الإسلامية انظر القرآن، سورة ٥: آية ٣٣: ٣٤؛ الطبري، التفسير، جـ ٦ ص ١٣٢ - ص ١٣٣، ص ١٣٥؛ حميد الله، ص ١١٧.

(كرونولوجي) عن أنماط السفن التي كانت تبحر في هذا البحر. ويبدو أن الشراع المربع كان أقدم شراع عرفه الانسان في هذا البحر[١]. وكان مستخدما في مصر وشرق البحر المتوسط في تاريخ باكر للغاية. ومنذ بداية العصور التاريخية كانت القوارب الخشبية المصرية كبيرة فعلا بالقدر الذي يسمح بتجهيزها بالصاري والشراع[٢]. كما كان الفينيقيون بناة سفن وملاحين[٣] ويظهر في سفنهم شراع مربع، ولكن إذا ما حكمنا بعدد من المجاذيف المبينة قد نصل إلى أن سفنهم كانت أطول من السفن المصرية[٤].

وقد بنى الاغريق سفنا حربية بعدة طبقات للمجاذيف، وكان النمط الاكثر شيوعا منها هو الثلاثي Trireme الذي كان به ثلاثة أسطح[٥]. وكان الشراع المربع يساعد السفينة في الرحلة الطويلة، ولكن اذا ما نشب القتال الفعلي كانت المجاذيف فقط هي التي تستخدم[٦]. والتمثيل، التصويري للسفن الإغريقية والرومانية يكشف عن أنه لم تكن ثمة فروق جوهرية بينها. وبمرور الزمن بنى الرومان مركب الليبورنا Liborna بصفين من المجاذيف؛ ثم اطلق هذا المصطلح تدريجيا على جميع سفنهم الحربية بداية بتلك التي تحتوي على سطح واحد حتى ذات الخمسة أسطح. وفي الشرق كانت اكبر سفنهم ذات سطحين فقط[٧]. وحوالي سنة ٥٠٠ ميلادية ابتكر البيزنطيون مصطلح درومون dromon للدلالة على سفن الحرب، التي ميزوها عن السفن التجارية بسبب سرعتها الأكبر. وكانت بعض سفنهم بصف واحد فقط من المجذفين، ولكن السفن التي تم بناؤها في رافنا Ravenna كانت ذات صفوف ثلاثة[٨].

---

(١) Clowes, Story of Sail, 51.
ومسح السفن القديمة يستند بصفة أساسية إلى المجموعة الموجودة بمتحف العلوم في لندن، وعلى المصادر الثانوية مثل:
Brindley, Clowes, St. Denis, Hornell, Torr.

(٢) Clowes, Sailing Ships, 18; Hornell, Water Transport, 225; Torr, 3.
انظر Herodotus, II, par. 159, 135.

(٣) Rawlinson, ch. IX, 271 sq.; Fleming, Preface, IX.

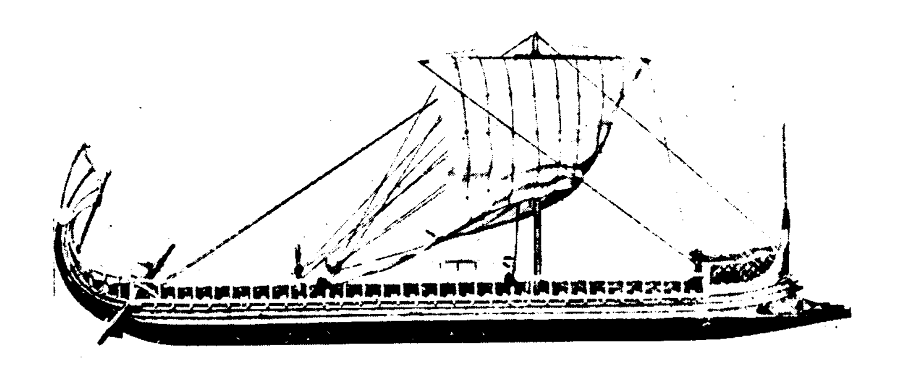
(٤) Clowes, Sailing Ships, 26; Hornell, Water Transport, 286.

(٥) Appian and Aelius Aristeides, quoted by Torr, 16, n. 43.

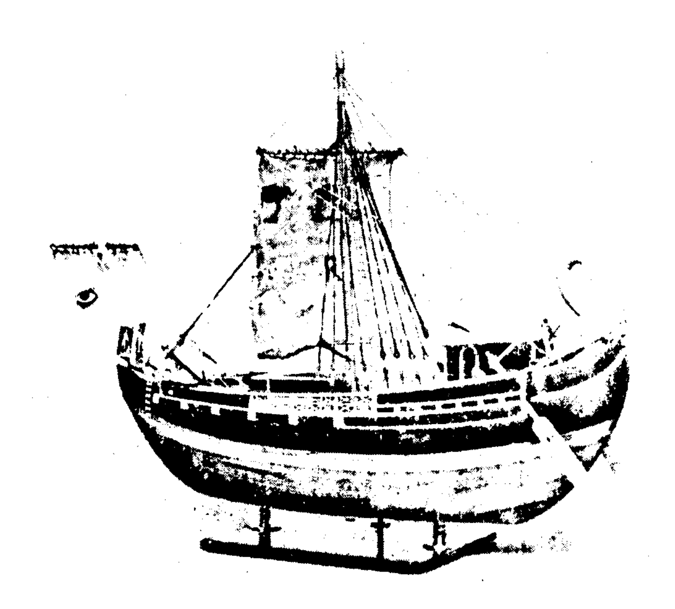
(٦) Clowes, Sailing Ships, 33.

(٧) Vegetuis, quoted by Torr, 16, v. n. 44.

(٨) Procopius, De Bello Vandalico, I, 11; Torr, 17, n. 45.



١٥ - قادس حربي اغريقي من القرن الرابع قبل الميلاد يبين النموذج اعادة تركيب قام بها المستر أ.س.جاكسون معتمدا على اثار نحتية وجدت في أثينا وبيريه. في أثناء العمليات تخفض الشراع والسارية وتستخدم المجاذيف فقط في الدفع.



١٦ - سفينة تجارية رومانية من القرن الثاني الميلادي.

وإذ وصل المسلمون بفتوحاتهم إلى ساحل البحر المتوسط كان عليهم أن يجابهوا المشكلات البحرية الجديدة. وبمجرد أن فتحوا المدن الفينيقية القديمة واستحوذوا على الموانىء المصرية ادركوا بسرعة مدى الأهمية الحيوية للقوة البحرية[٨] لدولة غازية تتوسع بسرعة، وقرروا أن يستخدموا نفس الأسلحة التي يستخدمها أعداؤهم. وبدأوا يتقدمون في فن بناء السفن كما تقدموا في الملاحة وتعودوا على البحر المتوسط، وفي سبيل بناء قواعد برية مناسبة، تطلعوا إلى بناء القوة البحرية التي كانت ضرورة لا غنى عنها[١]، والمقريزي، وهو يحكي عن بناء الأسطول في مصر بعد نهب دمياط سنة ٢٣٨ هـ/ ٨٥٣ م، يقول: «...وأنشئت الشواني برسم الأسطول، وجعلت الأرزاق لغزاة البحر كما هي لغزاة البر، وانتدب الأمراء له الرماة. فاجتهد الناس في مصر في تعليم أولادهم الرماية وجميع أنواع المحاربة، وانتخب له القواد العارفون بمحاربة العدو، وكان لا ينزل في رجال الأسطول غشيم ولا جاهل بأمور الحرب. هذا وللناس إذ ذاك رغبة في جهاد أعداء الله واقامة دينه. لا جرم أنه كان لخدمة الاسطول حرمة ومكانة، ولكل أحد من الناس رغبة في أن يعد من جملتهم، فيسعى بالوسائل حتى يستقر فيه...»[٤]. وحين يشير إلى الأسطول الفاطمي يقرر المقريزي[٢] أيضاً أن من يخدمون فيه يعتبرون من المجاهدين في سبيل الله وأن بركتهم تنال الناس. وقد أمدنا ابن خلدون[٣] بتقرير حي للغاية عن الملاحة الإسلامية. وهو يقول إنه حين صارت الدولة الإسلامية قوة سائدة مسيطرة أخرجت الملاحين المجربين الذين كانت حماستهم للجهاد في البحر عالية. وبنوا السفن الحربية وشحنوها بالرجال المقاتلين لمهاجمة الكفار فيما وراء البحار. ويقول نفس الكاتب إن المسلمين في أيام مجدهم كانت لهم السيطرة الكاملة على البحر المتوسط، بحيث كان الأسطول المسيحي صغيرا لا يؤبه به، ونتيجة لهذا قام المسلمون بغزوات بحرية في كل

---

(١) Wellhausen, N.G.W. Gött., 1901, 418.

حيث يقول «تحول العرب من الصحراء والجمل الى البحر والسفينة في سرعة مدهشة» انظر:

East. Historical Geog., 188-189.

(٢) الخطط، جـ٢، ص١٩١.

(٣) المصدر السابق، جـ٢، ص١٩٤.

(٤) المقدمة، جـ٢، ص٣٤؛ نقلها المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٠.

مكان وصاروا سادة على معظم الجزر. وكانت سفنهم تبحر بانتظام في البحر المتوسط وتنقض على النصارى انقضاض الأسد على فريسته. وكان البحر كله غاصاً بسفن المسلمين في زمن الحرب وفي زمن السلم على السواء، على حين لم يكن النصارى قادرين على أن يسيروا فوق صفحته لوحا من الخشب(٤). ويحكي الشاعر ابن هانيء(٥) بأشعاره ما يقوله ابن خلدون نثراً. ويكتب الاصطخري(٦) «وليس في البحار أحسن حاشية من هذا البحر فإن العمارات في الجانبين ممتدة غير منقطعة... وتتردد فيه سفن المسلمين والروم، يعبر كل فريق إلى جانب الآخر سواء فيغنمون...». وبغروب شمس القرن العاشر كان البحر المتوسط قد صار بحرا إسلاميا في معظمه وظهرت الملاحة الأوربية كما لو كانت عملا شريرا(٧).

ومن المحتمل أن السفن الإسلامية زمن الخلافة الباكرة كانت تشبه النمط العام لسفن الاغريق والرومان. والدليل الذي تقدمه البرديات يكشف عن أنها كانت سفنا كبيرة الحجم يمكنها نقل عدد كبير من البحارة(١). وإذ وطَّد المسلمون لأنفسهم في البحر المتوسط حدث تغير سريع ومذهل. وقد استطاعوا أن يشيدوا أسطولاً حربياً قوياً بفضل استخدامهم لصناع السفن الشاميين والمصريين. وقد اتبعوا التراث الغني الذي كان الاغريق والشوام أسلاف الفينيقيين القدامى يستخدمونه، وربما تبنوا طريقة بناء هيكل السفينة المتبعة في عالم البحر المتوسط آنذاك. وأذهان المسلمين المتوقدة وحماستهم المفرطة جعلت منهم تلاميذ نابهين، كما أن طاقتهم أعانتهم على أن يتفوقوا على أساتذتهم ويحلون محلهم. ويقول المقريزي(٢) إن السفن كانت تنقسم إلى مجموعتين: الحربية التي تنشأ لغزو العدو وتشحن بالسلاح وآلات الحرب

---

(١) ابن خلدون، المقدمة، جـ٢، ص٣٥ - ص٣٦.

(٢) نقلت اشعاره على يد نيفير Nifir, Rev. Tun., 1946, II, 29.

(٣) B.G.A., I,71.

(٤) Mez. 508.

(٥) Bell, P.Lond., IV, XXXV. Nos. 1433 (48), 286; 1450 (5), 377; Crum, P.Lond., IV, No. 1497, 439.

حيث ترد الإشارة إلى ٢٦ بحاراً مرسلين للخدمة في غارة الفترة الثامنة ٩١ هـ/ ٧٠٩م.

(٦) الخطط، جـ٢، ص١٨٩.

والمقاتلة، والمراكب النيلية التي تنشأ لتمر في النيل صاعدة إلى أعلى الصعيد، ومنحدرة إلى أسفل الأرض، لحمل الغلال وغيرها[١]. وأيا كان نمط وحجم السفن، فإن الجزء الغاطس من الهيكل كان يصنع على شكل الحوت. ويذكر ابن خلدون[٢] هذه النقطة في الفصل الذي عقده للتجارة فيقول ان هذا الفن مطلوب أيضا لبناء السفن بالألواح والمسامير لتبحر في البحار المفتوحة. وهي هياكل كبيرة قائمة على أساس هندسي اتخذت من الحوت مثالا لها. ولصناعتها يتعين على المرء أن يدرس الكيفية التي تتحرك بها هذه السمكة بزعانفها وصدرها، لأن شكلها هو الأنسب لشق طريقها في الماء. وبدلاً من وسائل الحركة الطبيعية التي تمتلكها السمكة، فإننا نفيد في اليرع، وربما أعانتها المجاذيف كما هو الحال في الأساطيل.

وكان استخدام العرب للشراع المثلث حافزاً على المزيد من التقدم حين وطدوا أنفسهم تماما في البحر المتوسط. والفقرة التي اوردها كامنياتس Cameniates[٣] عن كيفية استيلاء ليو الطرابلسي على تسالونيكا سنة ٢٩١ هـ/ ٩٠٤م تمدنا بمعلومات قيمة عن بناء سفن الحرب الإسلامية. وتكشف عن أنها كانت مجهزة بأشرعة مثلثة، وكان بها صاريان على الأقل كما كانت توجه بمجاذيف من حجم غير عادي. وكان الشراع المثلث مثبتا إلى عارضة افقية طويلة ومائلة ومرفوعا إلى قمة الصاري. وكان شكل الشراع

---

(١) عن الملاحة النيلية أنظر، Arculf, P.P.T.S., III, 52;

عن الملاحة النيلية أنظر، Arculf, P.P.T.S., III, 52; Bernard the Wise, P.P.T.S., III الاصطخري، B.G.A.,I, 54، المسعودي، مروج الذهب، جـ١، ص٢٠٨ - ص٢١٠، ابن حوقل Sprenger, Meadows of Gald, 235-236; B.G.A., II, 106؛ الأمير أبو الحارث، ص١٥٢، ص٤١٦؛ المقدسي، B.G.A., III, 208 الابشيني، المستطرف، جـ٢، ص ٣٠٥ - ص٣٠٦ حيث يورد فصلاً عن المصطلحات البحرية وهو وثيقة غاية في الأهمية كما أوضح جولدتسيهر Z.D.M.G., 1881, 528 وعن الأسماء المختلفة لسفن الصيد انظر شمس الدين بن بسام التينسي، كتاب أنيس الجليس في أخبار تنيس، مخطوط بدار الكتب المصرية تحت رقم ١٨٥٢ أدب، ورقة ٧٢ وما بعدها. ورسالة كولين تعتبر بحثا قيما عن الملاحة الحديثة.

Colin, B.I.F.A.O. XX, 1921, 45 sq.; Faulkner, J.E.A., XXVI, 3-9; Mez, 491.

(٢) المقدمة، جـ٢، ص٣٢٥. ووصف أبو عمر القرطبي في النويري، طبعة القاهرة، جـ١، ص٢٥٨.

(٣) De EX. Thess., M.P.G., CIX, 525-538.

وأنني أدين بالترجمة إلى السيد دوللي Mr. R.H. Dolley. وثمة وصف شعري للصاري والدفة والشراع في السفن الاسلامية عند الأيادي وابن هانىء نقلها نيفير.

Rev. Tun., 1945, IX, 13; 1946, I 26; V, 10.

ومكانه يجعله اكثر فعالية من الشراع المربع الذي عرفه الرومان، ومن المحتمل أن السفن ذات الشراع المثلث والصاريين كانت ذات سرعة أعلى من سرعة السفن الرومانية الباكرة، وذلك حين تكون الريح على عارضة المركب أو أمامها قليلا. وكان هذا تقدما حاسما للغاية في فن الملاحة ويقدم لنا بيللوك Belloc[١] التقرير الممتع التالي عن استخدام المسلمين للشراع المثلث: «وإبان نهضتهم في القرن السابع ترك العرب صحرائهم واتجهوا إلى البحر؛ وأصبحوا بعد وقت قصير من ركوب البحر، كما هو الحال في الفلسفة، أساتذة لرعاياهم الجدد. وأخذوا ذلك الشراع الذي وجدوه في جميع المناطق التي قهروها في الاسكندرية وبرقة وقرطاجة وقيصرية - وخففوا العارضة الأفقية وأطالوها، كما رفعوا مقدمة الشراع عاليا وشدوا أسفله إلى تحت. وسرعان ما كان لديهم ذلك الشراع المثلث، الذي ربما يبقى، على حين يندثر كل دليل آخر على طاقتهم القاهرة. فبمثل هذا الشراع قادوا أسطولهم الأول مما جعلهم يستولون بسرعة على جزر البحر المتوسط وتجارته».

وكانت السفن المجهزة بالشراع المثلث والصاريين مرتبطة بهذا البحر ارتباطا يكاد يكون تماماً. وكانت الملاحة الإسلامية قسمين في منطقتين منفصلتين في البحر المتوسط والمحيط الهندي. ويقتبس متز من مصدر صيني يقول بأن سفن البحر المتوسط كانت اكبر حجما من تلك السفن المستخدمة في المحيط الهندي[٢]. ففي البحر المتوسط كانت للسفن دفتان[٣]؛ أما سفن المحيط فلم يكن بها أبدا اكثر من سطح واحد، ولم يكن بها في غالب الأحوال اكثر من صاري واحد. ويقول ماركو بولو[٤] وهو يصف سفن الخليج العربي في

---

(١) Essays, 340. تاريخ الشراع المثلث غامض. ولم استطع أن اكتشف ما اذا كان المسلمون قد ابتكروه أو طوروه. ويقول كلاوز في:
Sailing Ships, 12, Clowes, Stary of Sail, 16
ان الشراع الثلاثي وفد إلى عالم البحر المتوسط في ركاب الفاتحين العرب. انظر:
Harnell, Antiquity, XIII, 41.

(٢) 506, Chapters 27, 29 في كتاب متز اكثر ثراء في المعلومات عن البحر الهندي منها عن البحر المتوسط والدراسة التي نشرها فيراند Ferrand عن الأساليب الفلكية البحرية تمدنا بمعلومات قيمة عن المحيط الهندي. أنظر قائمة المصادر والمراجع.

(٣) الإشارة إلى ابن جبير. واقتبسه ميتز. ص٥٠٦. ولكننا لم نجد النص في الصفحة التي ذكرها (٢٣٥) سواء في الطبعة الجديدة أو القديمة. انظر ابن جبير. ص٣٢٠.

(٤) I, ch. XIX 108; III, ch. I, 250

القرن ٧ هـ/ ١٣ م « ...ولها صاري واحد، وشراع واحد، ودفة واحدة، وليس بها سطح، ولكن مجرد غطاء ينشر فوق الحمولة بعد شحنها. وهذا الغطاء يتألف من جلود الثيران، وفوق هذه الأغطية يضعون الخيول التي يأخذونها إلى الهند للبيع». وفي البحر الأحمر كانت تستخدم السفن التي صنعت خصيصا لتلائم ظروفه، وكانت سهلة القيادة فقد كانت هذه السفن عريضة وذات غاطس صغير بسبب الدوامات الكثيرة في هذا البحر[١]. وكانت السفن الحربية الإسلامية في البحر المتوسط كبيرة وبطيئة نسبيا كما أوضح ليو السادس[٢] وهو يخاطب قائد قواته البحرية «إن حجم السفن التي سوف تبنيها سيتوقف على العدو الذي تحاربه. فالأساطيل الاسلامية والاساطيل الروسية تختلف اختلافا بينا. فالمسلمون يستخدمون سفنا كبيرة وبطيئة نسبيا؛ بينما سفن الروس خفيفة منسابة متينة الصناعة لا تختلف عن سفن القراصنة. والسبب في ذلك هو أن غارات الروس في البحر الأسود تتم عن طريق الأنهار حيث لا يمكن أن تستخدم سفن ذات حمولة اكبر. ولذا فإن عليك أن تضع هذه الحقائق في إعتبارك وأنت تخطط للعمليات».

٢ - أنماط السفن الحربية الإسلامية:

يذكر ابن عبد الحكم[٣] «السفينة» و«المركب» و«القارب» كأسماء للسفن التي استخدمت في معركة ذات الصواري البحرية و«السفينة» وجمعها «سفن» و«سفاين» و«سفين» كلمة شائعة جدا للدلالة على السفن وترد في الشعر العربي الجاهلي[٤] وفي القرآن[٥]. ويقول فراينكل Fraenkel[٦] أن «جميع الدلائل تشير فيما يبدو إلى حقيقة أنها كلمة مستعارة» ويستنتج أنها مأخوذة عن الآرامية. وفي رأي كندرمان Kindermann[٧] أن الكلمة غالبا

---

(١) Mez, 506, quoting Idrisi; East. Hist. Geog., 198

(٢) D.P.N; ch. 78.

وانظر الكراسة الرابعة حيث ينصح ليو السادس قائد قواته البحرية بأن الدرومون يجب ألا نكون بطيئة أو ثقيلة جدا وانما ينبغي أن تكون متوازية البناء.

(٣) ص ١٩٠.

(٤) أنظر اشعار طرفة وعمرو بن كلثوم.

(٥) سورة الكهف، آية ٧٠، ٧٨؛ سورة العنكبوت، آية ١٤.

(٦) P.216 sq.

(٧) Schiff, 40, 108; E.I., Supp., 192

ما تستخدم بمعنى خاص للدلالة على سفن النقل، وأن كلمة سبانو، ومعناها يغطى، قد تكشف عن أن المعنى الأصلي كان سفينة ذات سطح.

وكلمة مركب، وجمعها مراكب، تستخدم في أوسع معانيها، وتعني شيئا يركبه الإنسان مثل حيوان أو حتى سرج. والمعنى المعتاد هو سفينة، وهو اكثر التعبيرات شيوعا عن هذا المعنى في اللغة العربية. وفي رأي كندرمان[١] أن الكلمة مصطلح عربي بالتأكيد، وأنها مثل كلمة سفينة أخذت بالتدريج معنى سفينة حربية.

أما «قارب» وجمعها «قوارب» فهي في تاج العروس[٢] تعني المركب الصغير - أي قارب يستخدمه أهل البحر لكي تسهل عليهم مباشرة أعمالهم. وثمة حديث يقول[٣] إنهم جلسوا في أقرب «سفينة» وهو ما يعني قارب صغير من قوارب السفن. وينقل جال Jal[٤] عن مينيتسكي Meninsky قوله بأن ذلك يعني قارب مساعد يؤدي خدمة السعي بين السفن والميناء للشحن والتفريغ.

وبين السفن المذكورة في البرديات يرد ذكر الدرومونا ريا Dromonaria والأكاتيا Acatia. ويرد ذكرها، على سبيل المثال، بصدد أسطول حراسة الشواطىء عند مصبي النيل في سنة ٩٦ هـ/ ٧١٤ م، وبصدد أسطول مصر الغازي وأسطول الشرق الغازي في سنة ٩٧ هـ/ ٧١٥ م[٥]. ويقرر ثيوفانس Theophanes أن مراكب الدرومون كانت تشكل جزءا من الاسطول الاسلامي خلال حصار القسطنطينية الثاني سنة ٩٩ هـ/ ٧١٧ م[٦]. والكلمة عبارة عن مصطلح يستخدم للدلالة على سفن الحرب واستخدمه ليو السادس[٧]؛ ومن المحتمل أن يكون مرادفا للشلنديات[٨]؛ وهو الإسم الذي

---

(١) Schiff, 95; Fraenkel, 215; Dozy, Supplément, I, 554; Lane, I, 1145

(٢) تاج العروس، جـ ١، ص ٤٢٥.

(٣) ورد في المصدر السابق، جـ ١، ص ٤٢٥.

(٤) تحت مادة كرب.

(٥) Bell, Der Islam, IV, No. 1434, 87, 95, 96; XVII, No. 1449, 8.

(٦) Ed. De Boar, 395-396. وأني لأدين بالإشارة إلى الاستاذ جنكتر.

(٧) D. P. N., chs., 8, 82

(٨) انظر ما يلي.

اطلق على الأنماط اللاحقة من السفن الحربية.

وتشير البرديات إلى الاكاتناريا acatenaria في الحديث عن غزوة الفترة التاسعة، سنة ٩٢ هـ/ ٧١٠م(١). وربما كانت سفن الاكاتيا Acatia والاكاتناريا سفنا مساعدة لحمل المؤن والأزواد اللازمة للاسطول وقد تكون مرتبطة بسفن الكاتيناي Katinae التي ذكرها ثيوفانس(٢) كسفن مؤن يستخدمها الأسطول الاسلامي في حصار القسطنطينية الثاني. ومن ثم فإنها قد تدل على النوع المتأخر من السفن الذي عرف باسم الطريدة(٣).

وثمة إشارات عديدة تضمنتها البرديات إلى مراكب الكارابي Carabi. وقد ورد ذكرها مرتبطا بجزيرة بابيلون في غزوة الفترة الخامسة عشرة ٩٧ هـ/ ٧١٥م(٤). وفي بعض الأحيان يرد الحديث عنها باعتبارها مراكب ذات شرفات(٥) مما يوضح أنها كانت من نوعين؛ بشرفات وبدون شرفات. وربما كانت الشرفة برجا صغير خشبي الجوانب تم تثبيته في منتصف الصاري لحماية الجنود الذين يمطرون العدو بالحجارة والسهام(٦). وكلمة كارابي قد تعني مراكب بنفس مفهوم كلمة «قارب» العربية التي يقال انها مشتقة في اللغة اليونانية(٧) وربما تعني ذلك النوع المتأخر الذي عرف بالغراب(٨).

كما يرد ذكر السفن الكبار في البرديات، ويبدو أنه كان هناك نمطان مختلفان من هذه السفن؛ تلك التي كان بها صفان من المجاذيف والتي ورد ذكرها بصدد الحديث عن أسطول مصر الغازي سنة ٩٦ هـ/ ٧١٤م(٩) والسفن

---

(١) Bell, Ibid, XVII, No. 1449, 6.

(٢) Ibid, 395-396 وأدين بالمرجع للاستاذ جنكنز.

(٣) أنظر ما يلي.

(٤) Bell, Ibid, IV, No. 1434, 90.

(٥) Bell, IBid, IV, No. 1434, 88, 96.

ولا يرد ذكر الكارابي Carabi سوى في:

Bell, Ibid, No. 1434, 95; XVII, No. 1441, 5

(٦) أنظر ليو D.P.N., ch. 7

(٧) أنظر Fraenkel, 218; Kindermann, Schiff. 76.

(٨) أنظر ما يلي.

(٩) Bell, Ibid, IV, No. 1434, 88, 96

ذات الشرفات[١]؛ وربما كانت مهمة هذه المراكب أن تستكشف الأهداف[٢]. ويصف ليو السادس[٣] السفينة البيزنطية بأنها ذات صف واحد من المجاذيف.

وأثناء العصر العباسي استخدمت كلمات كثيرة جديدة للدلالة على السفن. ويذكر المقدسي[٤] خمسا وثلاثين سفينة مختلفة. ويقول ڤستنفلد Wüstefeld[٥]: «على الرغم من طبيعة اللغة العربية التي يمكنها أن تقدم بمائتي اسم مختلف للجمل وأربعمائة إسم للأسد، فإنها مع ذلك مصدر للعجب لأنه يجب أنه يكون هناك اكثر من مائة اسم للسفينة». وهو يشرح أن عددا كبيرا من هذه الأسماء مأخوذ عن لغات أخرى. إذ أن العرب التقطوا الكلمات الأجنبية بسهولة بدرجة صارت معها المصطلحات الجديدة جزءا من المفردات العربية[٦].

أسطول:

يقول خفاجي[٧] إن كلمة «أسطول» العربية، التي استخدمت بمعنى الأسطول الحربي، قد وجدت في الشعر العربي أولا، ويقتبس أبياتاً للبحتري كتبت في القرن ٣ هـ/ ٩ م لمديح أحمد بن دينار قائد الأسطول الذي خرج لقتال البيزنطيين، كدليل على صدق ما يذهب إليه[٨]. وقد استخدم الشاعر ابن هانيء (ت ٣٦٢ هـ/ ٩٧٢ م) الكلمة فيما بعد، كما استخدمها الشاعر الأيادي (ت ٣٦٥ هـ/ ٩٧٥ م)[٩].

والمقريزي[١٠] لا يعتبر الكلمة عربية الأصل، كما أن بعض أصحاب

---

(١) Bell, Ibid, XVII, No. 1441, 5

(٢) انظر ليو D.P.N., ch. 10

(٣) D.P.N., ch. 10; Torr, 19; Bury, Gibbon Edition, VI, App. V, 539

(٤) أنظر ملحق رقم ٣ فيما يلي.

(٥) N.G.W. Gött., 1880, 135

(٦) Wüstenfeld, N.G.W. Gött., 1880, 135-136

(٧) ص٣٨، ص١١٩. انظر ديوان البحتري، جـ١، ص٢٥٨؛ النويري، طبعة القاهرة، جـ٦، ص١٩٨.

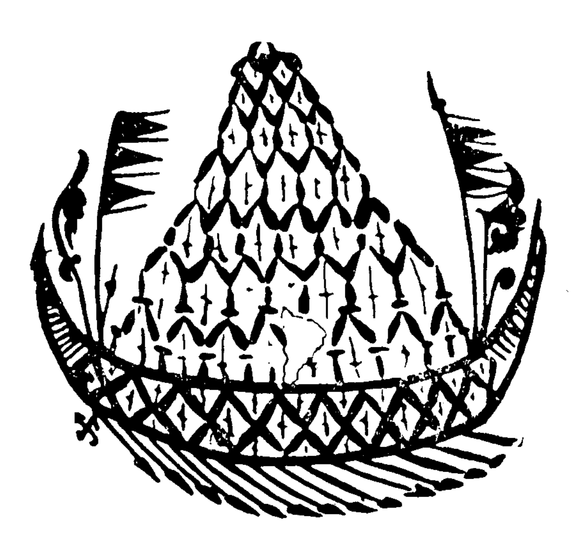
(٨) يبدو أن المؤرخين المسلمين قد تجاهلوا هذه الحملة على حين بالغ المؤرخون البيزنطيون فيها انظر:
Bury, Eastern, 274; Vasiliev, Byzance, I, 192.
والمعروف عن ابن دينار قليل، وربما كان ابن دينار بن عبد الله الذي كان حاكم دمشق سنة ٢٢٥ هـ/ ٨٤٠ م كما يقول ابن تغري بردي، جـ٢، ص٢٤٣.

(٩) Nifir, Rev. Tun., 1945, II, 14 حيث يورد أشعارها.

(١٠) الخطط، جـ٢، ص١٨٩.



١٧ - قطعة من الخزف مرسوم عليها زخارف غير لامعة. والمشهد الساذج المرسوم بالأزرق والأسود يصور شخصين داخل قارب ذي شراع يحاكي رقعة الشطرنج.



١٨ - طبق من الخزف ذو انعكاسات معدنية. وتمثل الزخارف قادسا بحبال اشرعته وسارياته، ومجاذيفه، وراياته. ويرجع أصله الى الفترة ما بين القرنين الثالث والتاسع للميلاد. وهو من الخزف الساماري أو المصري.

القواميس يضعونها ضمن الكلمات المعربة[١]. ويقرر المسعودي[٢] في وضوح أنها مشتقة من أصل يوناني وأنها تعني مجموعة سفن الحرب العاملة سويا. وبالاضافة الى المعنى السابق لكلمة أسطول في اللغة العربية، فإنها تعني السفينة الحربية «لقتال الكفار في البحر»[٣]. ويكتب ابن خلدون مثلا «غادر المرية وانضم إليه بعشرة اساطيل (أي سفن)». وفي مكان آخر يكتب «جهز مائة وثمانين اسطولا (سفينة)» و«كانوا سبعين أسطولا(سفينة)»[٤]. وفي مناسبة أخرى يتحدث نفس الكاتب عن الأساطيل، جمع أسطول، التي تعتمد على الأشرعة والمجاذيف[٥].

وينبغي أن نلاحظ أن الشرح الوارد في تاج العروس يرجع فيه إلى المقريزي، كما أن الأمثلة التي أوردها مأخوذة عن ابن خلدون. ومن ناحية أخرى، فإن المسعودي الذي سبق ابن خلدون بحوالي أربعمائة وستين سنة يحدد معنى الكلمة بأنها السفن الحربية المتجمعة سويا. وعلى أية حال، فإنه يبدو من المحتمل أن الكلمة قد استعيرت في الأصل للدلالة على مجموعة السفن العاملة سويا[٦] وأنها استخدمت في فترة لاحقة للدلالة على السفن المفردة التي تشكل جزءا من المجموعة. والصفة «أسطولي» تستخدم للدلالة على من يعمل في الأسطول، أي الجندي البحري، في مقابل كلمة «جندي» التي كانت تستخدم للدلالة على الجندي العامل في الجيش البري.

وكلمة أسطول مرادف للكلمة العربية «عمارة» وجمعها «عمائر»[٧] التي

---

(١) تاج العروس، جـ٧، ص٣٧٥؛

Lane, I, 1359; Kindermann, Schiff, I

حيث يقول كندرمان إن الكلمة غير موجودة عند الجوهري في الصحاح، ولا عند الفيروزابادي في القاموس.

(٢) B.G.A., VIII, 141. وعن الأصل اليوناني للكلمة أنظر:

Watt, J.R.A.S., April 1834, 7; Kindermann, Schiff, 1; Gateau, Rev. Afr., 1949, 146; Wüstenfeld, N.G.W. Gött., 1880, 135, Vallers, Z.D.M.G., LI, 294 Quatremére, Mamlouks, Ia, 157, n.33

(٣) تاج العروس، جـ٧، ص٣٧٥.

(٤) هذه الأمثلة اقتبسها كاترمير Mamlouks, Ia, 157, n33 وعلى مبارك، جـ١٤، ص٨٢.

(٥) المقدمة، جـ٢، ص٣٢٥؛ انظر ما سبق.

(٦) انظر ابن جبير، ص٣٣٧؛ ابن الأثير، جـ٦، ص٢٣٦؛ حيث تستخدم الكلمة بمعنى عدد من السفن.

(٧) Gateau, Rav. Afr. 1946, 146

وجدت بهذا المعنى في القواميس الحديثة ولم توجد في المعاجم القديمة[١]. ويشير البستاني[٢] إلى الكلمة بهذا المعنى ويستخدمها ابن دينار[٣] بصدد الحديث عن سنة ٤٨١ هـ/ ١٠٨٨ م حين هاجمت « عمارة » الجنوية والبنادقة المهدية وزويلة بحوالي ثلاثمائة سفينة. ويستخدم ابن مماتي[٤] كلمة « صناعة العمائر » للدلالة على الترسانة التي كان يبنى بها الأسطول. كما يذكر ابن دقماق[٥] كلمة « صناعة العمارة » على حين يستخدم القلقشندي[٦] عبارة « صناعة العمائر ».

قطعة:

كلمة « قطعة »، وجمعها « قطع »[٧]، وعادة « قطعة » و« قطائع »، تعني نوعا من السفن، أو جزءا من الأسطول. ويستخدمها ابن الأثير بهذا المعنى[٨]. ويبدو أن الكلمة كانت تستخدم عادة للدلالة على عدد من السفن. وهي تستخدم للدلالة على سفن الحرب وسفن نقل المؤن والخيول على حد سواء؛ إذ يذكر ابن أبي زرعة أن عبدالمؤمن جهز في سنة ٥٥٧ هـ/ ١١٦٢ م أربعمائة « قطعة » على طول ساحل المغرب لقتال البيزنطيين[٩]، وقد وردت في Vocabulista[١٠] بمعنى سفينة كبيرة. ويتحدث ابن الأثير[١١] عن القطعة، التي تستخدم في نقل القوات، والخيول، والبضائع، وقطعان الماشية. كما يرد ذكر الكلمة أيضا مع أسماء أخرى للسفن[١٢] وفي هذه الحال قد تعني نوعا خاصا من السفن.

---

(١) Kindermann, Schiff, 2, ويقول انها لم ترد بهذا المعنى حتى في Vocabulista

(٢) القاموس المحيط، ١٤٦٩.

(٣) B. A. S., 530 (14)

(٤) ص ٣٣٩.

(٥) جـ ٣، ص ٣٥، ص ٨٢، جـ ٥، ص ٣٨

(٦) جـ ٣، ص ٣٣٩.

(٧) استخدمها عماد الدين الأصفهاني، B. A. S., 207

(٨) هذه الأمثلة نقلها كاترمير Manlouks, Ia 143 n. 16 أنظر علي مبارك، جـ ١٤، ص ٨٢.

(٩) أبن أبي زرعة، ص ٩١، ص ١٣١، ص ٢٢٤؛ انظر ابن عذارى، جـ ١، ص ٢٨٢، وفي مجموعة مؤرخي الحروب الصليبية. R. H. C. ترد الكلمة للدلالة على سفينة الحرب اكثر من عشرين مرة عند المؤرخين العرب Kindermann, Schiff, 82; Quatremére, Mambouk, Ia, 143, n 16.

(١٠) Ed. Schiaparalli, Under galea, 414; Kindermann, Schiff, 81.

(١١) R. H. C., I, 351; II, 43

(١٢) يرد ذكر المراكب والقطائع في Amari, I Diploma Aarbi صفحات ١٩٢، ١٩٩، ٢٤١

حربي:

يستخـدم ابن الأثـير كلمـة «حربي» كتعبـير مختصر لعبـارة «مركـب حربي»[١]. وهو والمسعودي[٢] يستخدمان كلمة «حربية» بنفس الطريقة. ويعطي دوزي[٣] للكلمة نفس المعنى. وفي كتاب الادريسي يرد الجمع في صورة «حرابي» على حين يرد في شكل «حربيات» عند كل من النويري والمقريزي[٤]. وينبغي أن نلاحظ أن عبارة «مركب حربي» تستخدم اليوم لوصف السفن الحربية.

شلندي:

يذكر قنسطنطين بورفيروجنيتوس[٥] في كتاب «حياة باسيل» الأسماء اليونانية لثلاث من سفن الحرب الإسلامية وهي الأسماء التي يقابلها في اللغة اللاتينية Cumbarii التي كانت تطلق على اكبر وأثقل سفينة، و Saturae التي كانت سفينة صغيرة سريعة، و Galeae التي كانت تطلق على السفن ذات السطح الواحد. ومن سوء الحظ أنه لا يمدنا بأية تفاصيل. وربما كانت كلمة الكمباري Cumbarii تطلق على نوع من السفن أطلق العرب عليه مصطلح «شلندي» وجمعها «شلنديات». ويناقش فرانيكل[٦] أصل الكلمة واذا ما كانت قد دخلت اللغة مباشرة عن البيزنطيين. والكلمة موجودة في مؤلفات العديد من المؤلفين العرب في القرن ٤ هـ/ ١٠ م حين ترد الإشارة إلى سفن الحرب البيزنطية. فالطبري[٧] يذكر أن مائة شلندي رومي تحمل حوالي خمسة آلاف رجل قد نزلت على دمياط سنة ٢٣٨ هـ/ ٨٥٣ م. كما أن ابن حوقل[٨] يستخدم كلمة «شرندي» وجمعها «شرنديات» في حديثه عن نوع معين من

(١) جـ٧، ص٣٤٩.

(٢) مردج الذهب، جـ١، ص٢٨٣؛ ابن الأثير، جـ٧، ص٣٥٠.

(٣) Supplément, I, 265

(٤) الادريسي، طبعة دوزي، جـ١، ص٩، ص١١٢، النويري S. A. B; 454 . المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٧.

(٥) M. P. G. Cix, 315

(٦) Devic, 90; Defrémery, J. as., August 1867, انظر Chaland الفرنسية وعند أصل كلمة 219-220 Dammens, Mots, Français, 83 183, N. 3

(٧) طبعة كرامرز، ص١٩٨ ومكتوبة «شلندرية»

(٨) B. G. A., III, 177 وانظر ما سبق.

سفن الحرب البيزنطية. ويحدثنا المقدسي[١] عن الشلندي البيزنطي الذي كان يطرق ساحل بلاد الشام كثيرا لكي يحصل على اسرى يبادل بهم اسرى الروم. كما يرد ذكر هذه السفن كثيرا في الروايات المتعلقة بالحروب ضد صقلية. ويقول ابن الأثير[٢]. أنه في سنة ٢٤٤ هـ/ ٨٥٨م - ٨٥٩م جاء جيش بيزنطيٌ كبير من القسطنطينية إلى سرقوسة (سيراكيوز) في ثلاث شلنديات، وأن العباس بن الفضل أسر مائة من رجال هذا الجيش. وفي فقرات أخرى يذكر «أصحاب الشلندية»، الذين يقصد بهم من يستخدمون الشلنديات، أي البيزنطيين[٣]، كما يتحدث عن أسطول من سبعين سفينة يضم ثلاثة أنواع منها الشلندي[٤]. ويقرر المقريزي[٥] منذ تولى الخليفة الفاطمي المعز وخلال حكم أبنائه اتخذت استعدادات كبيرة لبناء سفن الحرب في القاهرة، والاسكندرية، ودمياط. وكان من بين هذه السفن، الشواني، والشلنديات، والمسطحات التي بنيت بقصد تسييرها إلى صور وعكا وعسقلان من أجل الحرب ضد البيزنطيين. وابن مماتي في وصفه للأسطول الأيوبي[٦] يستخدم كلمة «مسطح» للدلالة على نمط من السفن مماثل للشلندي. ويقول الناشر عزيز[٧] سوريال عطية إن «مسطح» نوع من السفن فقط. والحقيقة أن هذا الاسم يطلق على سفينة حربية ذات سطح كبير[٨] وغالبا ما يرد ذكر هذا النوع في عصر الحروب الصليبية[٩]. ويتحدث ابن مماتي عن الشلنديات باعتبارها سفناً ذات سطح يحارب الجنود فوقه على حين يقوم المجذفون بالتجذيف من تحتهم[١٠].

---

(١) انظر ما سبق B. G., A., III, 17; وانظر القائمة التي وضعها ص٣٢.

(٢) جـ٧، ص٤٢، ص٢٥٨؛ B. A. S.,

(٣) جـ٧، ص٤، ص٢٥٨؛ B. A. S., 244

(٤) جـ١١، ص١٥٩؛؛ ابن مسكويه، طبعة مرجليوت، جـ٢، ص٢١١؛ جـ٥، ص٢١١؛؛ Wiet, Corpus, II, 166

(٥) الخطط، جـ٢، ص١٩٣.

(٦) ص٣٤٠؛ انظر Wistenfeld, N. G. W. Gött., 1880, 139

(٧) طبعة سوريال لابن مماتي، ص٤٥٨.

(٨) انظر Amari, I Diploma Arabi, 401; Kindermann, Schiff, 99

(٩) انظر ابو شامة، R. H. C., V, 48 وابن الاثير R. H. C., II 80 ويقول لامانس Mots Français, 166 إنها أصل كلمة mistico الاسبانية وكلمة Mistique الفرنسية.

(١٠) ص٣٤٠. Wüstefeld, N. G. W, Gött., 1880, 139

وكانت مجهزة بطريقة تسمح لعدد من المقاتلين أن يتحركوا في مساحة كافية للتصرف وفق ظروف اللحظة إذا ماحاذاهم العدو[١].

و «شيني»، «شينية»، أو «شاني»، وجمعها «شواني» مصطلح كان يستخدم عموما للدلالة على سفن الحرب[٢]. ودوزي غير متأكد من أن أصلها عربي[٣]. ووفقا لما جاء في المعاجم فإنها تعني سفينة مجهزة لأعمال القتال البحري[٤]. ويعتبرها تاج العروس[٥] تعبيرا مصريا ويتحدث عن الشين باعتباره سفينة طويلة. ويبدو أن استخدام الكلمة قد ارتبط بالبحر المتوسط. إذ يذكر كل من ابن حوقل والمقدسي[٦] الشواني البيزنطية على سواحل سوريا وفلسطين. ويقول الادريسي[٧] إن مراكب الحمالة، أي سفن النقل، والحرابي، أي سفن الحرب، والشواني كانت تطرق ميناء واقور قرب تونس. وفي سنة ٣٠٣ هـ/ ٩١٥م بنى عبيد الله دار صناعة السفن في المهدية حيث بنى بها تسعمائة «شونه»[٨]. والتفصيلات التي تتحدث عن أحجامها غير مؤكدة. فالمقريزي[٩] يقرر أنه بنهاية الخلافة الفاطمية كانت عشر شواني تحمل عشرة آلاف رجل. وأبو شامة[١٠] يقول برقم أقل من هذا كثيراً. فعلى ظهر كل من المائتي شيني التي كان الأسطول يتكون منها كان يوجد مائة وخمسون جندياً راجلاً فقط، ولكن مثل هذه السفينة كانت تعتبر «شيني» كبيراً يحمل العديد من الناس[١١]. ويقول ابن عذارى[١٢] إن الشيني الذي أحضره زيادة

---

(١) ابن الأثير. جـ٧، ص٤١، Defrèmery, J. As., august 1867, 183; Devic, 90; Lammens, Ibid, 83. Kindermann, Schiff, 52; Dozy, Supp, , 1,738

(٢) Wüstenfeld, N. g. w. Gött., 1880, 140; Kindermann, Schiff, 53, Quatremère, Mamb uk, Ia, 142, n. 15; Gateau, Rew, Afr., 1946, 346;

(٣) في كشاف الادريسي. جـ٣٣١؛ Supp., I, 793

(٤) لسان العرب. جـ١٧، ص١١٠، تاج العروس. جـ٩.

(٥) جـ٩، ص٢٥٧، ص٢٥٨ انظر ايضا Lame, I, 1635

(٦) ابن حوقل. B. G. A., II, 132 المقدسي B. G. A., III, 177

(٧) طبعة دوزي. ص١١٢.

(٨) ابن عذارى. جـ١، ص١٣٠، ص١٩٢، ص٣١٨. صيغة «شونة» ترد كثيرا من خطط المقريزي. جـ١. ص٣٥١. اما ابن الأثير. جـ٨، ص٧٠ فيكتب «شيني». انظر Kindermann, Schiff, 53

(٩) الخطط، جـ١، ص٩٤.

(١٠) R. H. C., IV, 165

(١١) ابو شامة R. H. C., V, 12

(١٢) جـ١. ص١٣٠.

الله في سنة ٢٩١ هـ/ إلى جزيرة الكرات (على مسافة اثني عشر ميلا من تونس) لا يمكن أن يكون كبيرا جدا.

ويمدنا ابن مماتي[١] ببعض التفاصيل عن هذا النمط من السفن من خلال وصفه للأسطول الحربي المصري. وهو يقول إن «الشيني» كان معروفا أيضا باسم «الغراب»، وأنه كان مجهزا بمائة وأربعين مجذافا، وأنه يحمل الجنود والجذفين سواء. ويصف أبو عمرو القرطبي[٢] الشيني، بأسلوب نثري بليغ، فيقول إنه قد طلي بالقطران وأن له أشرعة بيضاء كبيرة، على حين يبدو الهيكل في شكل حوت، وتبدو المؤخرة مثل مؤخرة طائر خطاف البحر. ويمدنا الشاعر الصقلي ابن حمديس[٣] بصورة للشواني في شعره الذي نظمه في مديح أبو يحيى الحسن بن علي. وتكشف القصيدة عن أن الشواني كانت مجهزة بأبراج تقذف منها زيوت النفط (النفوط) على العدو. ويشرح ناشر كتاب «نهاية الأرب» للنويري[٤] «الشيني» بأنه نوع من سفن التجارة أو سفن الحرب ويقدم لنا كندرمان معنى الكلمة اعتمادا على معاجم اكثر حداثة فيقول إنها سفن القرصنة، أو سفينة مسلحة، ويبدو أن معنى الكلمة قد مر بعدة تغيرات على مر الزمن، وأنه من الصعب تتبع تفاصيل تطورها بسبب طبيعتها المتشعبة.

«غراب» هو اسم سفينة، وبهذا المعنى يظن فوللرز[٥] أنه لم يكن في الأساس لفظاً عربياً وأنه مأخوذ عن مصطلح يوناني يعني Carabus. ويلاحظ فليشير Fleischer[٦] أن الكلمة قد دخلت اللغات الرومانسية وصارت Corvetta و Corvette. ويستخدم ويستنغلد[٧] كلمة غارب في القائمة التي وضعها لأسماء السفن، ويقول برونوت Brunot[٨] إنها الشكل الجزائري بكلمة

---

(١) ص ٣٤٠. Wüstenfeld, N. G. W. Gött., 1880, 139, 140, Lammens, Mots Français, 91,

(٢) ذكره النويري. طبعة القاهرة. جـ١. ص٢٥٨ - ص٢٥٩.

(٣) انظر اشعاره كما اقتبسها عبادة. الهلال. مجلد ٢١. ١٩١٢. ص٣٦٢.

(٤) طبعة القاهرة. جـ١. ص٢٥٨. هامش ١.

(٥) Schiff, 54

(٦) Z. D. M. G., L, 624; Lammens, Mots Français, 91, 120

(٧) Kindermann, Schiff, 59; Amari, I Diplomi Arabi, 397, Lammens, Mots Français, 91; Moritz, in Festchrift Ed. Sachou, 439

(٨) N. G. W., Gött., 1880, 138

« قارب ». ويقول كندرمان إن التماثل في المعنى بين كلمة « غراب » العربية وكلمة Carvus اللاتينية، ومعناها غراب، ليس سوى مصادفة. وثمة رأي يقول إنها سميت بالغراب بسبب خفتها وطولها[1]. وربما تنطبق على سفن الساتوراي Saturae التي ذكرها قنسطنطين ضمن أنماط السفن الإسلامية الثلاثة، والتي قال إنها سفن سريعة صغيرة. وفي اللغة العربية يتم تأكيد التشابه بين الطائر والسفينة (الغراب). فالخفاجي[2] يتساءل عما إذا كانت كلمة « غراب » نتيجة للمقارنة بين السفينة والغراب ويحدد استخدامها ببلاد المغرب، وهو يقتبس بعض الاشعار عن ابن الساعاتي (ت ٦٠٤ هـ/ ١٢٠٧ م) وابن الآبار (ت ٦٥٨ هـ/ ١٢٥٩ م) ومن ابن ابي حجلة (ت حوالي ٧٦٢ هـ ١٣٦٠ م)، تصف الغراب بأنه مطلي بالقار، وله أجنحة (أشرعة) بيضاء، مما يجعل هذه السفن تبدو كالغربان، ويلاحظ جيلد ميستر Gildemeister[3] أن الأجنحة لا توضح شيئا سوى السيوف. والمخطوط الذي قام بترجمته[4] يبين أن هذا النمط من السفن كان يحمل القوات وكان مجهزا بالشراع والمجاذيف وتختلف المجاذيف في عددها من غراب لآخر حتى تصل إلى مائة وثمانين مجذافا. ويسميها ابن مماتي[5] بالشواني ويقول إنها كانت تحمل المقاتلين ويجذف فيها مائة وأربعون مجذافا. ويذكرها ابن خلدون بالشواني على حين يصنفها المقريزي[6] مع « الطريدة » ضمن الشواني. ويعتبرها ابن أبي زرعة[7] اكبر السفن الاسلامية التي انتصرت على السفن المسيحية من نوع القرقور سنة ٦٧٨ هـ/ ١٢٧٩ م.

وحسبما ورد من فقرات في مجموعة مؤرخي الحروب الصليبية يبدو أن مصطلح « غراب » كان مرتبطا بالبحر المتوسط[8]. وفي « أماري »[9] تعني

---

(١) La Mer, 249. V. Notes. Lexicologiques, 94

(٢) شفاء الغليل. ١٦٢.

(٣) N. G. W. Gött, 1882, 435. v. Kindermann, Schiff, 69.

(٤) النويري، الإلمام، ورقة ١٢٤ أ. N. G. W., Gött, 1882, 435;

(٥) ص ٣٤٠؛ Wüstenfeld, N. G. W. Gött., 1880, 139, 140

(٦) انظر Quatremére, Mambouks, Ia, 144, n. 18, 157, n. 33

(٧) ص ٢٢٥.

(٨) بدر الدين العيني R. H. C., II, 241–242 ابو شامة في نفس مجموعة مؤرخي الحروب الصليبية

(٩) I Diplomi Arabi, 8, 193, 194.

سفن الغزو. وهكذا استولت سفينة من هذا النوع في سنة ٥٧٧ هـ/ ١١٨١ م قادمة من طرابلس سفينة تجارية، وفي سنة ٩٠٢ هـ/ ١٤٩٦ ورد ذكر أعمال القرصنة التي كانت تقوم بها سفن من هذا النوع في مؤلفات العرب والفرنج على السواء.

«حراقة». تصف المعاجم الحراقة (وهي ترد قليلا في صيغة حراق)[١]، وجمعها حراقات وحراريق بأنها سفن النار[٢]. و«حراقة» مصطلح يستخدم للدلالة على السفن الحربية التي تملأ بالمواد الحارقة لإطلاقها على سفن العدو بشكل عام[٣]. ويقول ابن مماتي[٤] إن الأسطول الحربي المصري كان يضم الحراقات، وأنها أصغر من الشواني، وقد يكون بها مائة مجذاف فقط على حين يكون بالشواني مائة وأربعون مجذافاً.

ويبدو أن الكلمة كانت تستخدم بشكل غير دقيق بدرجة جعلتها تفقد الكثير من معناها الأصلي بل إن اشتقاقها من كلمة «حرق» العربية موضع تساؤل[٥]. وفي رأي كندرمان[٦] أنه يستحيل، بسبب تعدد استخدامات هذا المصطلح، أن نضع له تعريفاً، وهو مصطلح يصعب تتبع مراحل تطوره بأي قدر من الدقة، سواء من حيث تطوره الزمني، أو من حيث نمط السفينة التي أطلق عليها. وغالبا ما يرد ذكر الحراقات كسفن حربية صغيرة على صفحة نهر النيل تخدم كسفن مساعدة للسفن الكبيرة[٧]. ويربطها مورتيز[٨] بالمعنى الأصلي ويشير الى أنها كانت تستخدم في استعراضات النفوط في الاحتفالات بالقاهرة. ويقول كاترمير[٩] إن هذه السفن كانت تستخدم بعد

---

(١) اوردها دوزي Supp I, 274

(٢) لسان العرب، جـ١١، ص٣٢٦، تاج العروس، جـ٦، ص٣١٢، البستاني، المحيط، ص٨ .

(٣) ابن شداد .R. H. C., III, 178 ابو شامة R. H. C., IV, 342 علي مبارك، جـ١٤، ص٨١ ص٨٢؛ عزيز سوريال، حاشية علي بن مماش، ص٤٥٣ - ص٤٥٤؛ Quatremère, Mam., Ia, 143, Jal, under, brulât; Gateau, Rew, Afr., 1946, 142

(٤) ص٣٤٠؛ Wüstenfeld, N. G. W. Gött, 1880, 140; Kindermann, Schiff, 23 يجعل رقم ١٠٠ هو رقم الحراقات على حين ان الفصل الأصلي يقول إن هذا هو رقم المجاذيف.

(٥) Quatremère, Mamlouks, Ia, 143, n. 17; Kindermann; Schiff, 22.

(٦) Schiff, 22

(٧) المقريزي، الخطط، جـ١، ص٢٢٢؛ ابن الأثير R. H. C., II, 123

(٨) .Ed., Sachou, 439 In Festschrift

(٩) Mamlouk, Ia, 143, n. 17

نزع سلاحها كسفن للنقل فوق مياه البحر والأنهار. وكان الخليفة الأمين قد أمر ببنائها على شكل الأسود، والأفيال، والنسور، والدرافيل، والأفاعي. وبهذه المناسبة كتب الشاعر المعاصر أبو نواس أشعاراً في مديح الخليفة، نقلها الطبري[1]:

عجب الناس إذ رأوك على صورة ليث تمر مرَّ السحاب
سبَّحوا إذ رأوك سرت عليه كيف لو أبصروك فوق العقاب
ذات زور ومنسر وجناحين تشق العباب بعد العباب
تسبق الطير في السماء إذا ما استعجلوها بجية وذهاب

وفي الأبيات التالية يعاود نفس الشاعر مديح الخليفة «الأمين»، ويصف «حراقته» التي كانت على هيئة الدلفين:

قد ركب الدلفين بدر الدجى مقتحما في الماء قد لججا
فأشرقت دجلة في حسنه واشرق السكان واستبهجا
لم تر عيني مثله مركبا أحسن إن ساروأحسن إنأجنحا
إذا استحثته مجاديفه أعنق فوق الماء أو هملجا
خص به الله «الأمين» الذي أضحى بتاج الملك قد توجا[2]

وفي مناسبة أخرى يقول أبو نواس إن هبة الأمين خافية على الأعين بعيدة عن العقل، إذ تتمثل في الليث، والعقاب، والدلفين[3].

ويقرر الطبري[4] إن «الحراقة» التي كانت تقل الخليفة الأمين بعد استسلامه، قد تعرضت للهجوم من جانب طاهر وهي في طريقها. كما يقول ياقوت[5] إن القراصنة هاجموا مجموعة من كبار المستخدمين وأعيان الموظفين،

(١) جـ٣. ص٩٥٢.

(٢) نقلها الطبري. جـ٣. ص٩٥٨.

(٣) نقلها ياسين الحموي. ص٢٩.

(٤) جـ٣. ص٩١٧.

(٥) ارشاد الأديب. جـ١. ص٢٣٥. انظر الأصفهاني. جـ٣. ص١٧٨ حيث يذكر الخليفة الرشيد وهو يبحر في حراقته.

كان من بينهم « ابن أبي الريان »، واثنان من الرؤساء هما « الراضي » والمرتضى الذين كانوا مبحرين في حراقاتهم للقاء رئيس آخر. وفي رأي ميتز[١] أن هذه المراكب كانت نوعا من السفن النهرية. ويقول ابن خلدون[٢] إن المراكب المسماة « شبارة » عند أهل الموصل كانت تعرف باسم « الحراقة » في مصر. ويحدثنا المقريزي[٣] عن السلطان وهو راكب إلى المقياس لكي يركب « الحراقة ». وتوحي الأمثلة التي أوردناها في السطور السابقة بأن مصطلح « حراقة » قد تحول من مصطلح دال على سفينة من سفن النار إلى مصطلح دال على مركب من مراكب النزهة والمتعة[٤]. وكان أول استخدام للفظ بمعناه الأخير في العراق حيث لم يلبث أن تخلى عن مكانه للفظ « شبارة ». وفي مصر ظل يعني مركب النزهة حتى جاء الأتراك العثمانيون بلفظ « عقبة »[٥].

« طريدة »، وجمعها « طرائد »، كان مصطلحا عاما[٦]. وثمة صيغ أخرى، كما يوردها كندرمان[٧] هي « طراد » و« طرادة » (مشتقة من فعل طرد)، ومعناها الشيء الذي يطرد. ويشرح تاج العروس[٨] « الطراد » بأنه قارب سريع ويضيف لفظ « تطريدة » الذي يحاول لين[٩] إن يصوبه « ربما هو نسخ خاطيء لكلمة « طريدة » التي هي مصطلح وجد بعد الفترة الكلاسيكية ». وغالبا ما يحدث الخلط بين كلمتي « طريدة » و« طراد » أو « طرادة » وقد واجه جيلدميستر بالفعل صعوبة تحديدها[١٠]. ولم تكن كلمة « طريدة » تستخدم سوى في البحر المتوسط حيث وجدت في لغات عديدة، وكما يقرر كاترمير[١١] ماتزال الكلمة موجودة هناك في صيغة « طراد » وربما كانت هي

(١) 490

(٢) انظر هامش ٦ حيث يقول ان الحراقة قارب او بارجة. De slane Tr. 175,

(٣) انظر كاترمير Mamlouks, II a, 24, and n. 25

(٤) Gateau Rev. Afr.

(٥) Quatremère, Mamlouks, Ia, 144, n. 17; II a, 24 حيث يورد وصفا للعقبة نقلا عن الجبرتي: علي مبارك، جـ ١٤، ص ٨٢

(٦) Quatremère, Mamlouks, Ia, 144, n. 18

(٧) Schiff, 56–57

(٨) جـ ٢، ص ٤٠٨.

(٩) I, 1839

(١٠) N. G. W., Gött., 1880, 447; Kindermann, Schiff, 57.

(١١) Mamlouks, Ia, 144, n. 18; Kindermann, Schiff, 14, 57, 59; Lammens, Mots Français, 267; Jal, under Tarida.

أصل الكلمة الأسبانية والكلمة الايطالية Tartana والكلمة الفرنسية Tartane.

وفضلا عن ذلك كله، كانت «الطريدة» سفينة نقل في البحر المتوسط، وكانت تستخدم لنقل الخيول على وجه الخصوص. وحين يتحدث ابن مماتي[١] عن أسطول مصر الحربي يقول: «فأما الطريدة فإنها برسم حمل الخيل، واكثر ما يحمل فيها أربعون فرسا». والمخطوط الذي ترجمه جيلدميستر[٢] يوضح أن «الطريدة» كانت مجهزة لنقل خيل الحرب ومفتوحة في ظهرها لكي تسهل شحن وتفريغ الخيول. وهناك إشارات كثيرة إلى هذه المراكب وهي تحمل الخيل[٣] والناس (رجالا ونساء)، والمؤن، والخشب، وآلات الحرب[٤]. وعبارة «طريدة بحرية» كانت أيضا تعني سفينة نقل[٥]. وحقيقة أن «الطريدة» قد ورد ذكرها مع السفن الأخرى، مثل «الشيني» و«الشلندي» تساعدنا على تحديد الأنواع التي كان الأسطول يتألف منها[٦] ويظن جال[٧] أنها كانت تستخدم عموما لنقل جميع أنواع الحمولات؛ القوات، والخيول، والمؤن والأسلحة.

ويمكن أن نخلص من هذه الدراسة لأنواع السفن إلى أن الأسطول الإسلامي لم يكن به أسماء مختلفة للنوع الواحد فقط، ولكن أيضا كان هناك اسم واحد لمختلف الأنواع ولم ينتج عن التقدم الفني كلمات جديدة فحسب، وأنما تسبب أيضا في تغير في المعاني. ولم يكن هناك بالضرورة اسم جديد لأية فصيلة جديدة من السفن ولكن ربما أخذت اسم النمط الذي تطورت عنه. وربما تكون الكلمات العديدة المستخدمة في اللغة العربية دالة على بضع عشرات فقط من الأنواع؛ ذلك أنه يستحيل عمليا تخفيضها طالما أنها لم تكن

---

(١) ص٣٣٩؛ .Wüstenfeld, N. G. W., Gött., 1880 Gateau, Rew Afr. 1946, 146, 147: انظر علي مبارك، ج١٤، ص٨١.

(٢) N. G. W., Gött., 1882, 435.

(٣) ابن الاثير R. H. G., I, 612 أبو شامة، R. H. C., IV, 164

(٤) ابن شداد R. H. C., III, 214

(٥) Quatremère, Mamlouks, Ia, 212

(٦) ابن الأثير R. H. C., I, 510-13 ابن شداد، R. H. C., III 57. أبو شامة. Quatremère, Ia, 144; B. A. S. 335; R. H. C., IV, 167, 203

(٧) Under Tarida

تصلح سوى لفترة محدودة في إقليم بعينه.

٣ - طاقم السفن ومسئوليات قائد الأسطول:

طاقم السفن:

يوضح المسعودي[١] أنه كانت ثمة درجات في طاقم السفن الحربية في البحر المتوسط. إذ كان القسم الأكبر من الطواقم يتألف من «النواتية»، ثم «الرؤساء»، وهؤلاء هم المنوطون بقيادة السفن الحربية مثل ليو الطرابلسي[٢].

وكان «النواتية»، ومفردها «نوتي» هم البحارة. ويقول الجوهري[٣] إن الكلمة قد أخذت عن السوريان ولكن الواضح أنها ذات أصل لاتيني أو يوناني. أما «الرؤساء»، ومفردها «الرئيس» فتعني القباطنة. ويقبل سبرنجر[٤] هذا المعنى على حين يقول نادفي[٥]، إنها تعني الضباط الأُوَل، ويقرر في مناسبة أخرى إنها تعني قباطنة البحار، وأنها تساوي لفظ «معلم» المستخدم في المحيط الهندي.

وفي الفقرة نفسها يستخدم المسعودي مصطلح «أصحاب الأرحل»، التي يترجمها سبرنجر[٦] خطأ بالضباط على حين يخطىء نادفي[٧] ويعطيها معنى العاملين من الطبقات الأدنى الذين يحتمل أنهم كانوا يعرفون «بالبنانية» في المحيط الهندي. وينقل لامانس[٨] عن إجويلاز، قوله إن الأسطول الذي كان يصل ما بين افريقيا واسبانيا كان يسمى «الرحل الأندلسي»، واختصار «الرحل» بمعنى النقل. ويقول ابن خلدون[٩] إنه حين تكون هناك حملة هامة

---

(١) مروج الذهب، جـ١، ص٢٨٢.

(٢) انظر ما سبق. واخطأ كل من سبرنجر في ترجمة هذه الفقرة Meadows of Gold, I, 306 ونادفي Nadui Is. Gult., April 1942, 188-189

(٣) الصحاح، تحت نوت؛ Nadvi, bid, Oct. 1941, 437; Gateau, Rev. Afr. 1946, 146

(٤) المصدر السابق، جـ١، ص٣٠٦.

(٥) Is. Cult., Oct. 1941, 437-38; Oct. 1942, 411

(٦) Meadows of Gold, I, 306

(٧) Is. Cult., Oct. 1942, 411

(٨) Mots Français, 24

(٩) المقدمة، جـ٢، ص٣٢، ص٣٥؛ ويقول المقريزي، الخطط، جـ٢، ص١٩٣. خلال حديثه عن الاسطول الفاطمي إن القيادة كانت تعهد إلى أمير كبير من أعيان امراء الدولة. ويبدو ان الفاطميين استحدثوا هذا المنصب.

في شمال إفريقيا، كانت قيادة الأسطول تعهد إلى أمير يتولى الميلاند. ويشرح لامانس[١] هذه الكلمة فتشير إلى أنه في زمن ابن خلدون كان العرب قد أخذوا كلمة Almirante من الاسبانية وحرفوها إلى الميلاند، وكان القائد المسمى بهذا اللقب يأخذ لقب أمير الرحل[٢]، الذي كان يعني قائد الأسطول الإسباني. ويبدو محتملا أن المسعودي قد استخدم مصطلح «أصحاب الرُحُل للدلالة على قادة الأساطيل التي كانت تصل ما بين أفريقيا واسبانيا. وربما كانت هذه الأساطيل تتألف من سفن التجار لأن المسعودي يميزها عن سفن الحرب، أو «المراكب الحربية» على حد تعبيره. وهو يسميها «المراكب العَمَّالة»، ويفسرها كندرمان[٣] بأنها تماثل سفن التجار أو سفن البضائع؛ وقد استخدم ابو القاسم[٤] المصطلح في المعنى نفسه أيضا.

كما أن المسعودي[٥] يوضح أنه كان لكل من البحر المتوسط والبحار الشرقية بحارة. وخبراء مختصون به. ويذكر المقدسي[٦] المصطلحات التالية الخاصة بالسفن العاملة في المحيط الهندي: ربانيون (مفردها رباني)، أشاتمة (مفردها أشتيام)، رياضيون (مفردها رياضي)؛ وكلاء (مفردها وكيل)؛ ثم التجار.

ويكرس ابن خلدون[٧] فصلا للحديث عن قيادة الأسطول، يحدد فيه، مسئوليات الرتب البحرية المختلفة. وكانت واجبات «قائد النواتية تتضمن العناية بالأسلحة وتوجيه العمل البحري. أما «الرئيس» فهو المسئول عن سير

---

(١) انظر ترجمة دي سلان لابن خلدون. .II, 37, N.4; Mots Français, 24. n.I.

(٢) ظلت كلمة Admiral الحديثة زمنا طويلا تفسر في ضوء الكلمة العربية «أمير البحر». ولكن المشكلة في Al التي تنتهي بها الكلمة والتي لم يستطع Devic (P. 32) ان يجد لها تفسيرا. وقد وجد اجويلاز الحل في كلمة Almirante الاسبانية ووافقه عليها لامانس لأنها تناسب الصيغ البرتغالية والفرنسية والايطالية للكلمة.

(٣) Schiff, 67-68

(٤) انظر B. G. A., Closs., IV, 231

(٥) مروج الذهب؛ جـ١، ص٢٨١ - ص٢٨٢. انظر D'Abbodie, J. As, May 1841, 585 Sq.

(٦) B. G. A., III, 10 كلمة رُباني كانت هي الاكثر شيوعا للدلالة على رئيس السفينة. انظر ابن منظور، لسان العرب، جـ١، ص٣٨٩. ويقول نادفي Is. Cult., Oct. 1942, 411 إن مصطلح رياضي استبدل فيا بعد «بالمعلم» الذي كان خبيرا في الخرائط والأدوات اللاحية. والطبري، جـ٣، ص١٥٨٢، يستخدم تعبير أشتيام للدلالة على رئيس البحارة في سفن الحرب «البوارج»، ويقول ابن منظور جـ١٥، ص٢١١ إنه استخدم فيا بعد للدلالة على المشرف على المسافرين.

(٧) المقدمة جـ٢، ص٣٢، وما بعدها.

السفينة، سواء بالريح أو بالمجاذيف، وعن مرساها أما قائد الأسطول الذي كانت المسئولية النهائية تقع على عاتقه، فكان هو الذي يصدر أمر الإبحار. وكان واحداً من أعيان الدولة.

مسئوليات قائد الأسطول:

إن تقييم مسئوليات قائد الأسطول والقوات البحرية في القرن ٤ هـ/ ١٠ م، كما وردت في التعليمات الرسمية التي أصدرها الخليفة العباسي زمن قدامة[١] تبدو خاتمة مناسبة نختتم بها هذه الدراسة.

إختيار الرجال:

كانت مسئولية اختيار الرجال، بغض النظر عن رتبهم، تقع على عاتق القائد. إذ كان من الواجب أن يكون قاذفو النفوط، والبحارة، والمجذفون، والصناع، والعمال العاملون على السفن يتمتعون بقدر كبير من المهارة والصبر والقدرة على القيام بالاصلاحات. وكان الواجب أن يتم تمييز البحارة المجربين وحدهم قدر الامكان حتى يمكن تجنب الخلط بينهم وبين من لا يصلحون للخدمة. ولم يكن ينبغي أخذ أحد غير أفضل الجنود الذين يتمتعون بمعنويات عالية ولا يخشون مواجهة العدو للخدمة فوق السفن. وكان على القائد أن يختار ضباط شرطته من رجال يراعون العدل ويتعاملون بصرامة مع الأشخاص المشبوهين والمفسدين.

معاملة الرجال:

ينصح الخليفة قائد الأسطول أن يفهم قواته تماما وأن يفهم مؤهلاتهم الخاصة بعقد لقاءات مستمرة معهم وبأن يظل على إتصال بسفنهم. ويجب أن يسير الأمر على الرجال الذين تحت إمرته وأن يسمح لمن لديه شكوى أو حاجة أن يقابله. وعليه هو نفسه أن يكون قائدا قدوة للجنود ولكل من يتخذونه مرشداً، وأن يوجههم ويصحح اخطاءهم بأفضل السبل. ويجب أن يعالج كل حالة في عدل، فيعامل المطيع برقة، ويعامل العاصي في قسوة. وعليه أن يدفع لهم أرزاقهم كاملة ودون تأخير.

---

(١) كتاب الخراج، مخطوط بمكتبة كوبريلي باستنبول.

بناء السفن وأماكن رسوها:

ومن أهم واجبات القائد الاشراف على بناء السفن، وأن يجاهد لا لكي يحوز أفضلها من حيث مادة صناعتها مثل الخشب والحديد والقطران فقط، ولكن عليه أن يختار لها أفضل المجاذيف والصواري والأشرعة. وعليه أن يفتش على السفن الجديدة لكي يتأكد من متانة بنائها وأن يتأكد من طرق البناء، والأدوات المُحسَّنة، والبحارة المختارين..وينبغي حراسة هذه السفن في الميناء وأن ترسو في أماكن آمنة خلال الشتاء لحمايتها من الريح.

وكانت مهمة حراسة السفن في موانيء الرسو تناط بمن يثق في شجاعتهم وإخلاصهم من رجاله حتى لا تغادر سفينة الميناء دون علمه. ويحثه الخليفة على أن يراقبها باستمرار لكي يرى أنها في حال جيدة، وجاهزة للعمل في أي وقت. ويجب أن تبقى عينه ساهرة على تجهيزاتها، بما في ذلك النفوط، والحبال وغيرها من المواد، حتى لا تتدهور بشكل أو بآخر.

الخدمة السرية ومنع تسرب المعلومات البحرية:

من مسئولية القائد أن يتأكد من أن الجواسيس، الذين يجمعون المعلومات عن العدو؛ جديرون بالثقة، يخلصون النصيحة، وأنهم من أهل الأمانة والتقوى. ويجب أن تكون لديهم خبرة بالبحر، وموانيه والأماكن السرية والخافية حتى يمكنهم أن يجلبوا تقارير حقيقية وتحركات صحيحة. واذا ما واجهوا من سفن العدو مالا يمكنهم مقاومته، يمكنهم التوجه إلى أماكن يعرفونها تماما حيث يجدون فيها الأمان. ويجب أن يشرف القائد على النقط الأمامية وأن يسيطر على المحطات حتى يتسنى له مراقبة المسئولين وينبغي التنبه لجواسيس العدو ويجب أن توضع كل مدينة في يد رجل يعرفها جيدا، وعليه أن يتأكد من أن حراسها والقائمين على بواباتها لن يسمحوا لأحد بالدخول حتى يعرفوا كل شيء عنه، من أين جاء، وما هي ملامحه، وموقفه العقلي، ومقصده.

ومن بين الأعباء الباهظة الملقاة على عاتق قائد الأسطول، يأتي منع تسرب المعلومات عن الشئون البحرية بين أهمها. إذ يجب الإحتياط حتى لا يستحوذ العدو على أسلحة أو مواد حربية أو معلومات عن التكتيكات

البحرية من الأراضي الاسلامية وأن التجار لا يحملون أي شيء لهم أو باتجاههم. وكل من يضبط مذنبا بتهمة من هذا النوع يجب عقابه بقسوة حتى يكون عبرة لغيره.

ويختتم الخليفة تعليماته بأن يحذر القائد بأن لا يخون ثقته ويرجو له النجاح والتوفيق والهداية في الواجب المنوط به.

* * *



ملحق رقم ١

الغابات في مصر

وفقا لما يقوله ابن سينا(١) وعبد اللطيف(٢) كانت شجرة البنج تحمل سماً زعافا في فارس، ولكنها بعد أن نقلت إلى مصر صارت غذاء. وفي زمن ديويسقوريدس(٣) ازدهرت في مصر العليا والسفلى، ومنذ زمن جالين Galien(٤)، كما يقرر هو، كانت شائعة في اقليم الاسكندرية وفي حدائق المدينة. ولم يتحدث عن مشاهدته لهذه الشجرة في أي بلد آخر تحت السيادة الرومانية. وعلى أية حال، فحقيقة أنه لا يذكر سوى الاسكندرية لأنه كان يعيش بها لا تعني أنها لم تكن موجودة في اماكن أخرى من البلاد. وحين يكتب باوسيناس(٥) سنة ١٤٧م يقول إن بيئتها كانت ضفاف النيل وهو تعبير قد يدل على البلاد بأسرها. وعند مطلع القرن الثالث اكد إلين Elien(٦) أنه شاهد غابة من هذه الأشجار في الاسكندرية. ومن القانون الذي أصدره الامبراطوران اركاديوس وهونوريوس (بداية القرن الخامس الميلادي)، والذي تضمنته مجموعة جستنيان القانونية(٧) يبدو من المحتمل أن عدد أشجار

(١) نقله علي مبارك، جـ٨، ص٩٩.

(٢) ص٩ - ص١٠ اعتادا على ارسطو طاليس. انظر De Sacy, Relation, 54 وكذلك علي بهجت B. I. E., 1900, 153 حيث يتبع أصل شجرة البخ حتى زمن الفاطميين.

(٣) نقله دي ساس ;Ibid, 49 وعلي مبارك، جـ٨، ص٩٩.

(٤) نقله دي ساس ;Ibid, 50, 64 علي مبارك، جـ٨، ص٩٩.

(٥) نقله دي ساس ;Ibid, 50, 64 علي مبارك، جـ٨، ص١٠٠.

(٦) نقله دي ساس، ,Ibid, 64 علي مبارك، جـ٨، ص١٠٠.

(٧) نقله دي ساس، ,Ibid, 64 علي مبارك، جـ٨، ص١٠٠.

البنج قد تزايد في مصر آنذاك.

وقد أمدنا ابن مماتي بمعلومات شيقة عن الغابات في مصر الإسلامية. وهو يؤكد أن هذه الغابات كانت توجد في تاريخ باكر وأن اشجار السنط كانت تزدهر في بعض مناطق مصر العليا ولكنها كانت نادرة في مصر السفلى. وكان بيت المال يتحكم في الغابات، وقد أنشئت إدارة في فترة لاحقة للحفاظ على ما تبقى. وهو يحدثنا عنها تحت اسم الحراج[1]، التي يقول[2] «هذه الحراج السلطانية في الوجه القبلي من الديار المصرية بالبهنسا[3]، في سنط رشين[4] ومتبال وسطال؛ وفي الأشمونين[5]، وفي سيوط؛ وفي أخميم[6]؛ وفي قوص[7].

ولم تزل الأوامر السلطانية خارجة بحراستها والمنع منها، والرفع عنها، وأن توفر على عمارة الأساطيل المنصورة. وأن لا يقطع منها إلا ما تدعو الحاجة إليه وتوجبه الضرورة، إلا أن الولاة والمقطعين أوجهوا إليها والحوا عليها، وقطعوا أشجارها، وطمسوا آثارها، حتى لم يبق بقوص منها إلا ما لا يؤبه به.

وأما حراج البهنسا فإنه كان قد ورد عليَّ كتاب كريم ناصري بأن أندب اليها من يمسح ويكشف عنها ما استضافه المقطعون من أرضها فلما كشفت عنها وجدت المحيف من أرضها ثلاثة عشر ألف فدان.

ولهذا الحراج رسم يستخرج من النواحي يقال له مقرر السنط، كأن الشيء يقرر على النواحي قبالة ما يأخذونه من أطراف الأخشاب برسم عمارتهم، أو أجرة من يباشر قطعها على سبيل النيابة عنهم، وليس بالكثير.

---

(١) ليس الخراج كما يحدث غالبا من الاخطاء المطبعية. انظر Cosanova, Desrciption, III, 62, 138.

(٢) ابن مماش، ص٣٤٤، وما بعدها.

(٣) على ضفة النيل الغربية وكانت شهيرة في العصور القديمة وفي صدر الإسلام. وهي الآن قرية من قرى بنى مزار في محافظة المنيا. انظر خطط المقريزي، جـ١، ص٢٣٧، وما بعدها.

(٤) تقع صفط رشيد على مسافة شمال البهنسا، وجنوب بني سويف، ابن دقماق، جـ٥، ص٨.

(٥) الأشمونين على الضفة الغربية للنيل بين المنيا ومنفلوط، وهي تقع الآن في محافظة أسيوط المقريزي، خطط، جـ١، ص٢٣٨ - ص٢٣٩.

(٦) إخميم من نواحي سوهاج، انظر ابن دقماق، جـ٥، ص٢٥؛ المقريزي، خطط، جـ١، ص٣١، ص٢٣٩.

(٧) كانت قوص ذات اهمية تجارية كبيرة. وهي تقع في منتصف المسافة بين قنا والأقصر. انظر ابن دقماق، جـ٥، ص٢٨؛ المقريزي، خطط، جـ١، ص٢٣٦؛ علي مبارك. جـ١٤، ص١٤٠ - ص١٤١.

وكانت عادة الديوان أن يبايعوا التجار على حطب النار بما مبلغه أربعة دنانير المائة حملة ويكتب على أيديهم إلى المستخدمين بذلك فإذا وصلت مراكبهم أُعتبر ما عليها، فإن زاد شيء عما أخذ ثمنه، طولبوا بالقيام بما يجب عليه بالنسبة، هذا مما عند حراج البهنسا؛ ومما يشترط على المستخدمين فيها أنهم لا يقطعون منها إلا ما يؤمرون به من خشب العمل، ومهما حصل من أطرافه وهشيمه حمل منسوبا إلى حطب النار... وأما ساحل السنط فهو موضع تصل إليه مراكب الحطب، وتعتبر فيه، وتبتاع على التجار منه، ويشون حاصل الديوان به، وهي معاملة معتدة لها مستخدمون، وارتفاع ومال وحطب، ولا يبطي فيه ما يُحمل وخشب العمل».

ويشرح لنا الأمير فخر الدين عثمان ابراهيم النابلسي والي الفيوم أسباب تخريب الغابات وهو يمدنا بتقرير عن ذلك يقول فيه[1]، مخاطبا السلطان الصالح نجم الدين أيوب (٦٣٨ - ٦٤٧ هـ/ ١٢٠٩ - ١٢٢٠ م) إن الحراج كان كثيرا بمصر، وأنه مثل المناجم، كان من أملاك بيت المال وكان هناك ديوان خاص للحراج، ولكن عندما أهملها الحكام، أخذ الناس يقطعون منها ما يريدون ويحضرونه إلى ساحل مصر. وبدلا من أن يدفعوا ضريبة مقدارها ثلث ثمن البيع، كانوا يرشون للمستخدمين في الساحل بهدية صغيرة ويبيعون الخشب الذي أخذوه بسعر هابط مقابل مبالغ كبيرة. وكان على الوالي العام أن يعين، لكل غابة، مسئولاً ومراقباً مهمتها قطع الأشجار وارسالها إلى الفسطاط حتى يمكن إدخارها لبعض الوقت حتى تبرز الحاجة إليها على حين يتم بيع الباقي لمن يطلبونه. وبذلك يمكن لبيت المال أن يجني أرباحا طائلة دون الإضرار بأي شخص. ويقول الكاتب نفسه إنه كانت هناك شجرات سنط قيمت بألف دينار في المطرية[2] بجوار القاهرة. وعدم مبالاة ديوان الحراج شجع الناس على مهاجمة غابة قليوب[3] على الرغم من أنهم لم يكونوا

---

(١) النابلسي، لمع القوانين، نقله علي مبارك، جـ١٤، ص١١٤ - ص١١٥؛ علي بهجت، المرجع السابق، ص١٤٨ وما بعدها.

(٢) المطرية على مسافة أميال قليلة شمال القاهرة الحديثة [وهي حاليا إحدى ضواحيها]. انظر المقريزي، الخطط، جـ١، ص٣١.

(٣) قليوب على مسافة حوالي عشرة أميال شمال القاهرة في محافظة القليوبية. انظر ابن دقماق، جـ٥، ص٤٧ وما بعدها؛ علي مبارك، جـ١٤، ص١١٤.

يجرؤون على قطع شجرة واحدة إبان حكم السلطان الكامل. فقد كان مهتما للغاية بالحفاظ على الآثار والنخيل والأشجار الخاصة بمصر لدرجة جعلته يأمر بانشاء الحدائق في القاهرة والفسطاط، والجيزة، وغيرها من الأماكن كما أنه أمر باحصاء أشجار السنط وتسجيلها في سجلات خاصة في الديوان.

ويوضح النابلسي أن السبب الأول في تدمير الغابات انما يرجع إلى إهمال الحكام في الولايات وفساد الادارة في ديوان الحراج والمستخدمين في الساحل. كما أن تقريره يؤكد أن أشجار السنط كانت تزدهر في المطرية شمال القاهرة وأنه كانت هناك أشجار أخرى جنوب قليوب.

ويقول عبد اللطيف البغدادي[١] إن ثمرة البنج كانت نادرة وعزيزة بسبب قلة أشجارها ويقول المقريزي[٢] «... البنج ثمر قدر اللوز الأخضر، كان من محاسن مصر ثم انقطع قبل سنة سبعمائة من الهجرة». كما أن ابن اياس[٣] يكتب عن ثمرة اسمها البنج تماثل اللوز الأخضر ولكنها اختفت من مصر حوالي سنة ٧٠٠ هـ/ ١٣٠٠م[٤]. ومن الرحالة المحدثين يشير ڤانسلب Vansleb إلى ندرة هذه الشجرة لأنه لم ير منها شجرة واحدة في جميع أسفاره ويقول بايديكر Baedeker[٥] إنه لم تكن هناك أشجار برية أو غابات.

خاتمة:

يبدو من الإشارات المختلفة آنه كانت هناك غابات في جميع أنحاء مصر في العصور القديمة وأن القوارب المصرية كانت تصنع من خشب البنج[٦] الذي صار نادرا بنهاية القرن الرابع وبداية الخامس الميلادي، أي في زمن أركاديوس وهونوريوس. ومنذ زمن الفتح الإسلامي، كانت الغابات نادرة في مصر السفلى، ولكنها كانت ماتزال موجودة في أجزاء من مصر العليا وإبان في القرن التالي سوى ذكراها.

---

(١) ص٩ - ص١٠؛ De Sacy, Relation, 17, 65

(٢) نقله دي ساس المرجع السابق، ص٦٥، وعلي مبارك، جـ٨، ص١٠٠

(٣) جـ١، ص٥.

(٤) Relation De L'Egypte, 96, III

(٥) Egypt, LVII. انظر المقريزي، جـ٢، ص١٠٨

(٦) Heredatus, II, III, PAR, 96 حيث يقول ان السفن المصرية كانت تصنع من السنط. انظر ايضا Ieophraste, Historia Plantarium, IV, Par, 2, 8; Clowes, Sailing, Ships, 17

ملحق رقم ٢

أسماء سفن الأسطول الطولوني:

يذكر المدائني[١] الأسطول الذي بناه ابن طولون للدفاع عن عاصمته. وكان يتكون من مائة سفينة عربية كبيرة «مراكب عربية»[٢] ومائة من «المراكب الحربية»[٣] فضلا عن «العُلاَّبيات»، و«الحمائم» و«العشاريات»، و«الصنادل»، و«قوارب الخدمة»[٤].

العُلاَّبيات:

في تعداد السفن التي كانت تؤلف اسطول ابن طولون، يضع كل من المدايني والمقريزي العُلابيات ضمن أسماء السفن الأخرى، بعد سفن الحرب. ومن ثم فإنها ربما كانت سفنا صغيرة ويحتمل أنها كانت سفنا للنزهة[٥].

الحمائم:

«حمامة» وجمعها «حمائم» اسم لطير. ولذا فإن موريتز[٦] يرى إنها مركب سريعة ذات شراع. وقد وردت الكلمة عند المقريزي[٧] عند ذكره لأسطول

(١) ص ٨٧.

(٢) ربما «شيني» أو «شلندي». انظر ما سبق. ويقدم لنا المقريزي، خطط، جـ ٢، ص ١٨ التقرير نفسه الذي قدمه المدائني عن أسطول ابن طولون، باستثناء المائة سفينة، ويقدم «السنابك» بدلا من «الصنادل».

(٣) انظر ما سبق عن «المركب الحربي».

(٤) انظر ما سبق عن «القارب».

(٥) انظر Kindermann, Schiff, 67

(٦) In Festschrift Ed. Sachau, 439

(٧) الخطط، جـ ٢، ص ١٨٠.

ابن طولون، كما أنها موجودة في قائمة أسماء السفن التي أعدها المقدسي[١]. وحين يتحدث الكندي[٢] عن رحلة الفاتك إلى الفسطاط في سنة ٢٩٣ هـ/ ٩٠٦م يستخدم كلمة «حمامة» ولكن الناشر يعدلها إلى «حمالة» في حاشية له. ويوضح الفهرس[٣] أنه أخذ هذا التصويب الأخير عن دوزي[٤] الذي يعطيه معنى سفينة نقل. و«مركب حمالة» موجود في كتاب الإدريسي[٥] كنقيض «للمركب الحربي». والمصطلح الحديث الذي وضعه مارسل Marcel وإيلوت Hêlot[٦] هو «مركب حملة»، أي سفينة تجارية أو سفينة نقل. ويستخدم المقريزي[٧] كلمة «حمالة» بهذا المعنى. ويستخدم ابن مماتي[٨] هذه الكلمة الأخيرة للدلالة على سفن نقل الغلال.

عُشاريات:

يرى كندرمان[٩] أن كلمة «عشاريات»، ومفردها «عشاري» يمكن أن تكون كلمة عربية، وفي رأي أماري[١٠] أن كلمة Usciere قد تكون مشتقة منها. وهذا الخط من السفن كان يشكل جزءا من أسطول ابن طولون. وفي سنة ٣٠٧ هـ/ ٩١٩م، أي في زمن الخليفة المقتدر العباسي، كان عبيد الله يهدد رشيد بأسطول حربي قوامه ثمانين من «الحمُول» وعشرين من «العشاريات»[١١]. ويكشف المخطوط الذي ترجمه جيلدميستر[١٢] عن أن هذه القوارب ذات الغاطس الصغير «العشاريات» كانت تسير بعشرين مجذافاً وتستخدم في نقل البضائع والركاب من الساحل. وكان استخدامها الأساسي في

---

(١) B. G. A., III, 32

(٢) الولاة، ص٢٦٣.

(٣) الكندي، المصدر السابق، الفهرس، ص٦٢.

(٤) Supp., I, 328

(٥) طبعة دوزي، جـ١، ص١١٢. انظر أبو شامة B. A. S., 333

(٦) Marcel, Dict. Français-Arabe, under «Vaisseau»; Hélot, Dict. de Poche Français-Arabe, 257. V. Brunat, La Mer, 250.

(٧) الخطط، جـ٢، ص١٩٣.

(٨) ص٣٩٠، Wüstenfeld, N. G. W. Gött., 1880, 138-139,

(٩) Schiff, 64

(١٠) I Diplomi Arabi, 397; Dozy, Supp., II, 130.

(١١) أوتيخيوس، طبعة بوكوك، جـ٢، ص٥٠٦ يستخدم «غشارني». ويبدو ان «عشارين» هي القراءة الصحيحة

(١٢) N. G. W.., Gött, 1882, 436

كونها قوارب خفيفة تساعد السفن الاكبر وحين كانت السفن الكبيرة تغرق لعيب ما[١] أو بسبب هجوم معادي[٢] كان الركاب ينقذون أنفسهم وبضائعهم وماشيتهم في العشاريات[٣].

وقد استخدم لفظ «عشاريات» أيضا أستخداماً خاصاً للدلالة على الجندول الذي كان يشاهد على صفحة مياه النيل خلال العصر الفاطمي. وبهذا المعنى يمكن مقارنتها بالحراقات التي كانت تستخدم فوق مياه دجلة والفرات. وكانت تنفق على هذه السفن مبالغ خيالية لتجهيزها للنزهة والمتعة. ويقدر المقريزي[٤] نفقة بناء ست وثلاثين من هذه المراكب الفاخرة بأربعمائة الف دينار ومن الطبيعي أن الخلفاء هم الذين كانوا يستخدمونها، لا سيما في احتفالات نهر النيل. فقد كان الخليفة وأعيان دولته يذهبون في هذه المراكب الفخمة إلى المقياس في زمن الفيضان للمشاركة في احتفالات وفاء النيل[٥]. وأشهر وصف للعشاريات، بهذا المعنى، هو الذي يمدنا به عبد اللطيف البغدادي[٦] إذ يقول إن في مصر سفنا مختلفة الأشكال متعددة الأنواع. ويقول إنه لم ير مثل البارجة التي تسمى «العشاري»، التي يقول إن شكلها يشبه «الشبارة»[٧] التي تسبح فوق مياه دجلة ولكنها أوسع واكبر وأنها أفضل تجهيزا وأحسن شكلا. وظهر هذه السفن مصنوع من ألواح خشبية صلبة ولها شرفات. وفوق السطح غرفة خشبية تغطيها قبة بها نوافذ وفتحات، وهي مجهزة بعوارض تتحكم في منظر النهر من جميع الجوانب. وبها خزانة خاصة، وخزانة ماء، والغرفة مزينة بألوان مختلفة. وهذا النوع من المراكب يعمل للملوك والأعيان. ويقول إنه حين يكون أحدهم على ظهر عشاريته فإنه ينام

---

(١) ابن جبير، ص٣١٢.

(٢) Amari, I Diplomi Arabi, 8

(٣) ابن جبير، ص٣١٢، ابن بطوطة، الرحلة، جـ٢، ص٢٥١.

(٤) الخطط، جـ١، ص٤٧٥، ص٤٧٦.

(٥) انظر ما سبق.

(٦) ص٩٥ – ص٩٧. انظر وصف هذا النوع من السفن عند ابن العميد، نقله النويري، ط. القاهرة، جـ١، ص٢٦٠.

(٧) يرى فراينكل، 220 بان «شبارة» وجمعها «شبارات» تبدو لفظا آراميا. والكلمة تدل على نوع من المراكب ورد ذكره مراراً عند الطبري، جـ٣، ص١٥٦٣، ص١٥٨٩ كمركب استخدمت فوق مياه دجلة في القتال ضد الترك في سنة ٢٥١ هـ/٨٦٥م. وهي تبدو في هيئة سفن الحرب التي تنقل الرجال وتركب فوقها المجانيق.

على وسادته وحوله قوم من مجتمعه. على حين يقف رجاله وعبيده بالمناطق والسيوف مستعدين في الشرفات. وجميع الاطعمة والمتاع متوفرة. ويكون البحارة تحت السطح على حين يكون الجميع فوقه، ويسيرها البحارة بالمجاذيف دون أن يعرفوا شيئا عما يفعله الركاب ودون أن يشغل المسافرون أنفسهم بما يفعله البحارة. وفضلا عن ذلك، فإن البحارة والمسافرين معزولون عن بعضهم تماما، وكل منهما يفكر في شئونه الخاصة. واذا ما رغب الرئيس في ان ينفرد بنفسه، آوى إلى الغرفة الخاصة.

الصنادل:

في رأي فوللرز[١] أن كلمة «صندل» (جمعها صنادل وصناديل) ذات أصل فارسي ويحددها بأنها مركب مساعدة - أي مركب يتم بواسطتها جلب الماء والطعام وغيرهما من الضروريات إلى المراكب الاكبر حجما. ويقول بربيير دي مينارد[٢] Barbier de Meynard أن الصندل كان مركبا طويلا صلبا أشبه ما يكون بقوارب الصيد العاملة في البحر المتوسط وكان أصل الكلمة الحقيقي موضوعا لمناقشة حية. ففي رأي جال[٣] «إنه اسم سفينة صغيرة، مثل اللنسن، وأصلها غير مؤكد. وبعض النقاد يقولون بأن هذه السفينة تدين باسمها للعلاقة بين شكلها وبين الحذاء المعروف باسم الصندل؛ ويظن البعض الآخر بأن كلمة «صندل»، سواء مذكر أو مؤنث، قد سميت هكذا بسبب استخدامها في نقل الغلال. وعلى أساس هذا الفرض الأخير فإن كلمة صندل لا بد وأن تكون مشتقة من كلمة Sandalum اللاتينية، التي تعني نوعيات مختلفة من القمح. والاقتراح الآخر يفترض الكلمة اليونانية التي تعني نوعا من أحذية النساء، والتي يمكن أن تكون مجرد نقل حرفي للكلمة التركية صندل.» أما كندرمان[٤] فيقول إنه مع هذا، فإن من المحتمل أن يكون أصل الكلمة قد تطور من الكلمة اليونانية المعروفة جيدا، كما هو الحال في كثير من لغات البحر المتوسط وأن من الواضح أنها ليست كلمة

---

(١) Z. D. M. G., L. 644

(٢) نقله كندرمان Schiff, 55.

(٣) تحت Sandale.

(٤) Schiff, 56.

بدائية في التركية أو الفارسية أو العربية.

ويذكر ثيوفانس[١] الصنداليا Sandalia كمراكب خدمة لسفن الكاتيناي Katinae في الأسطول الاسلامي خلال الحصار الثاني للقسطنطينية. وحين يتحدث عن التعزيزات[٢] التي جاءت من مصر وأفريقيا في هذه المناسبة يقول إن بعض البحارة الأقباط هربوا ذات ليلة في مركب من نوع Sandalia إلى القسطنطينية حيث قدموا للإمبراطور معلومات قيمة. وتاج العروس[٣] يعطي لكلمة صندل معنى سفينة صغيرة في هيكل سفينة كبيرة، يتم اخراجها في حالات الطوارىء. ويضيف المؤلف أنها ربما كانت شبيهة، من حيث صغر حجمها، بالحذاء المعروف باسم «الصندل» وغالبا ما نجد الكلمة، بهذا المعنى، واردة في أوصاف الرحالة الأوربيين[٤]. كما أنها كانت شائعة الاستخدام على ساحل شمال أفريقيا وفوق الفرات على حد سواء. ويقدم دوزي[٥] فرصة كبيرة لاختيار معنى الكلمة حين يطرح لها عدة معان مختلفة، ويضيف بأن هذه الكلمة معروفة في شمال أفريقيا، كما أنها موجودة في صيغ مختلفة في المعاجم والقواميس الشاملة[٦].

سنابك:

استخدم المقريزي[٧]، في وصفه للأسطول الطولوني، كلمة «سنبك»، وجمعها «سنابك»، بدلا من كلمة «صندل» التي أوردها المدائني[٨]. وفي ظن كندرمان[٩] أن من المؤكد أن الكلمة هي كلمة «سنبك» الفارسية والتي تعني سفينة صغيرة. وفي رأي الصاغاني[١٠] أنها كلمة جارية في الحديث بطول

---

(١) وأدين بالإشارة للأستاذ جنكنز Chronog., Ed. De Boor, 395–396, 397.

(٢) أنظر ما سبق.

(٣) جـ٧، ص٣٨٣.

(٤) انظر Dozy, Supp., I, 846; Kindermann, Schiff, 56; Brunot, Notes, 80

(٥) Supplément, I, 846.

(٦) يقول كندرمان Schiff, 56 إن كلمة «فلوكه» تستخدم عادة كمرادف.

(٧) الخطط، جـ٢، ص١٨٠.

(٨) ص٨٧.

(٩) Schiff, 43.

(١٠) أنظر تاج العروس، جـ٦، ص٣٨٥.

الساحل اليمني، ولكن «تاج العروس»[1] يعتبرها لفظاً وارداً من الحجاز. والكلمة لا تظهر في منطقة بحر اليمن والمياه القريبة فقط، لأن ابن شهريار[2] يحدثنا عن بحار سافر إلى الصين في مركب من هذا النوع. وابن بطوطة[3]، الذي يكتبها «صنبوق»، وجمعها صنابق، يصفها بأنها قارب صغير. ويحدثنا عنه في رحلته من البصرة إلى الأبلة.

ومن خلال ما أمدنا به الرحالة المحدثون[4] اليوم، يتضح أن «سُنبك» أو «سُمبك» كلمة تدل على مركب ذات صاريين وترتبط عادة بالبحر الأحمر والخليج العربي. ويقول برونو[12] إن الكلمة تدل على قارب مسطح القاع، وهي مرادف لكلمة «صندل». وعلى أية حال، فالواضح أن كلمة «صنادل» التي استخدمها المدائني في وصف أسطول ابن طولون، أصح من كلمة «سنابك» التي استخدمها المقريزي.

---

(١) جـ٧، ص١٤٦.

(٢) عجائب الهند، ص١٩٠.

(٣) أنظر:

Burton, I, 263, 276; Neims, Z.D.M.G., XII, 1858, 240 sq.; Burchardt, I, 43

(٤) Notes Lexicologiques, 79

ملحق رقم ٣

أسماء السفن التي ذكرها المقدسي:

ذكر المقدسي سنة وثلاثين نوعا مختلفا من أنواع السفن[١]. ومازلنا في حاجة إلى المزيد من المعلومات حتى يمكننا شرح طريقة بنائها وتصنيفها. ففي بعض الأحوال لا نجد أي توضيح للإسم اكثر من معنى السفينة؛ اما الطراز والتصميم والخصائص المميزة، فلا نجد عنها شيئا[٢].

وقد وصفنا كلا من السفينة، والقارب، والمركب، والشلندي، والشيني، والحمامة[٣]. وكان من المحال أن نعثر على أية معلومات تفصيلية عن البورما، والعرداس، والملقوطة[٤]، والشموط. والسفن التالية هي تلك التي جرت حولها المناقشات وتوفرت عنها بعض المعلومات:

بركة:

ورد ذكر هذه السفينة عند الاصطخري[٥] الذي يقول إنه حدث في سنة ٣٢٤ هـ/ ٩٣٥م أن تاجراً من عُمان فقد أربعمائه بركة بسبب الحريق. وتفسر الكلمة بأنها تعني المركب الصغير كما كانت هي الكلمة الدالة على القوارب

---

(١) B. G. A., III, 31-32

(٢) Wüstenfeld, N.G.W. Gött., 1880, 136

(٣) انظر ما سبق.

(٤) ورد ذكر «الملقوطة» عند دي جويج B.G.A., IV, Gloss. 349 كنوع من السفن.

(٥) B.G.A., I, 139; Gloss., IV

حمولة خمسين وقرا[1]. وينسبها لامانس[2] إلى لهجة أهل عمان. ويرى كندرمان[3] أن الكلمة العربية - الأسبانية La barca وتعني «مركبا ذا قاع مسطح يبحر فوق الأنهار»، كانت تطوراً آخر مرت به الكلمة.

بيرجة:

يعتبر دي جويج[4] أن نطق المقدسي للفظ يجب أن يكون بارجة، وجمعها بوارج، وهي كلمة يحتمل أن تكون من أصل هندي[5] وكانت هي الإسم الذي اطلق على سفن القراصنة التي قادها أبناء الشعوب التي واجهها العرب في أقليم السند من المحيط الهندي[6]. وقد سيطروا على جدة في خلافة المنصور سنة ١٥١ هـ/ ٧٦٨ م، وقد أثار منظر سفنهم الرعب بدرجة جعلت من اسم بوارج في مصطلح بعض الكتاب يعني القراصنة أنفسهم[7]. وقد أدى المضمون الآثم لهذه الكلمة إلى أنها صارت تعني الشر في اللغة العربية. وفي تاج العروس والمُخصص[8] تعني كلمة «بارجة» حين تطلق على شخص أنه شرير.

ومن ناحية أخرى فإن المتخصصين في اشتقاقات الكلمات يتحيرون كثيرا في أصل المصطلح الرومانسي Barge. ويقارنها لامانس[9] بالكلمة العربية «بارجة» التي تعني سفينة حربية ولكن جيلشج Gamillscheg[10] يعتقد أن هذه الكلمة العربية لم تكن مصدرها، وانما على العكس، اشتقت منها. وتفسير بدوي[11] هو أن كلمة «بارجة» كانت تدل على السفينة المفتوحة وليس لها

---

(١) Lammens, Mots Francais, 46; Kindermann, Schiff. 4
والوقر عادة يساوي حمولة بغل واحد.

(٢) المصدر السابق Ibid, 46.

(٣) Schiff, 4.

(٤) B.G.G., IV, 195

(٥) يقول كندرمان Schiff, 3 إن الغجر ما يزالون يستخدمون كلمتي bero و ber.

(٦) يسمى البلاذري، ص٤٤٠ الميد، أي القراصنة.

(٧) البيروني. في Reinaud, Fragments, 91, 120 انظر Kindermann, Sahiff, 3.

(٨) تاج العروس، جـ٢، ص٧؛ ابن سيده، جـ١٠، ص٢٦.

(٩) Mots Francais, 45.

(١٠) نقلها كندرمان. Schiff, 3.

(١١) جـ٢. ص٣٠ Lammens, ibid, 45; Kindermann, Schiff, 3.

سطح، لأنها مشتقة من الفعل العربي «تبرج»، أي كشف أو أظهر، ولكن كلا من دوزي ودي جويج قد أثبتا خطأه.

والبلاذري[١] يستخدم لفظ «بارجة» أحيانا للدلالة على سفن القراصنة. وربما يمكن مقارنة «البوارج» التي ذكرها المسعودي[٢] بالشواني التي كانت مستخدمة في اقليم البحر المتوسط. ويحدثنا البلاذري[٣] عن سبعين من البوارج استخدمها محمد بن الفضل في محاربته للقبائل الهندية. والطبري[٤] يمدنا بمعلومات عن طاقم مثل هذه السفينة، التي استخدمت عشر منها في القتال ضد الترك سنة ٢٥١ هـ/ ٨٦٥ م، فيقول إنهم خمسة وأربعون رجلا، منهم القبطان «الأشيتام» وثلاثة لقذف النفوط، ونجار واحد، وخباز، وتسعة وثلاثون مجذفا، وكان هؤلاء مقاتلين أيضا. والكلمة تستخدم في الوقت الحالي بهذا المفهوم الأخير[٥].

بوراكية:

تمدنا المعاجم[٦] بأن هذه الكلمة تعني سفينة. ويقول مورتيز[٧] إن البوركات البطة هو اسم نمط من السفن تشبه «الحمامة» و«الغراب». ومن ناحية أخرى، يرى كندرمان[٨] أن البوركا، كما ذكرها مورتيز قد تكون تحريفا لكلمة بركة.

بُرعاني:

يقترب هذا اللفظ كثيرا من لفظ «برصاني» الموجود لدى كاله[٩]. ويقول كندرمان[١٠] أن كلمة «برانيصة» الواردة في «فرمان سليم الأول» الذي

(١) ص ٤٣٥. وعن الإشارات إلى القرصنة بهذه السفن انظر المسعودي، مروج الذهب، جـ ٣، ص ٣٧؛ المقدسي، B.G.A., III, 14؛ ياقوت، معجم البلدان، جـ ٣، ص ١٠٢، ابن شهريار، ص ١١٤، ص ١١٥.

(٢) B.G.A., VIII, 55, 355.؛ انظر ابن شهريار، ص ١٣٠.

(٣) ص ٤٤٥، ص ٤٤٦.

(٤) جـ ٣، ص ١٥٨٢.

(٥) Badger Lexicon, under «man of war»

(٦) تاج العروس، جـ ٧، ص ١٠٧؛ المدائني، ص ٩٩.

(٧) In Festschrift Ed. Sachau, 439.

(٨) Schiff, 6.

(٩) Der Leuchtturm von Alexandria, quoted by Kindermann, Schiff, 7

(١٠) Schiff, 6.

نشره مورتيز، تعني سفينة تنقل فيها الفاكهة والعسل وأن « البرصانيات » قد وردت عند الزهري كنوع من السفن.

الدونيج:

يكتب دي جويج[١] هذه الكلمة دونيج، وجمعها دوانيج. ويستخدمها ابن شهريار[٢] في عدة مناسبات ويربطها بنواحي الهند، مثل سيلان وسُفالة. ويبدو أنها كانت تعني قاربا متوسط الحجم، وربما كانت مرادفاً لكلمة « قارب ». ويحكي ياقوت[٣] أن ملك جزيرة قايس أو كيش كان يتمتع بتقدير واحترام ملك الهند بسبب « مراكبه » و« دوانجه » الكثيرة. وربما كان المصطلح يعني سفينة أو قارب شائع الاستخدام على طول الشريط الساحلي الممتد في عمان والبحرين والخليج العربي عموما فضلا عن مياه المحيط الهندي المجاورة[٤].

جبلية:

هذا المصطلح يدخل ضمن فصيلة أسماء السفن الدالة على الأماكن[٥]. ويعتبره دي جويج[٦] إسماً دالاً على نوع من السفن ربما يكون قد سمي بهذا الاسم نسبة إلى مدينة جبلة في بلاد الشام ويذكر المسعودي[٧] أن عبد الله بن الوزير، الوالي، كان من ربابنة البحر المجربين في البحر المتوسط في سنة ٣٣٢ هـ/ ٩٤٣ م، وأن جميع رؤساء المراكب الحربية كانوا يتبعون نصيحته هم وقباطنة سفن التجارة. ومن ثم يمكن أن نعتبر الكلمة إشارة إلى هذا المكان على ساحل حمص حيث كان العمل بالبحر يلقى تقديرا كبيرا.

جاسوس:

يظهر الاسم في كل من القائمة التي وضعها المقدسي والقائمة التي وضعها أبو

(١) B.G.A., Gloss., IV, 240.
(٢) نقله كندرمان Schiff, 29.
(٣) معجم البلدان، جـ ٤، ص٢١٦.
(٤) انظر: Kindermann, Schiff, Article, Duni, 28-30
(٥) Kindermann, Schiff, 15-16; Wüstenfeld, N.G.W. Gött., 1880, 136.
(٦) B.G.A., IV, Gloss, 202.
(٧) مروج الذهب، جـ ١، ص٢٨٢.

القاسم[١] بأسماء السفن. والمعنى الحرفي للكلمة يوحي بأنها كانت تستخدم للاستكشاف أو الخدمة السرية[٢].

كارونيه:

يذكر دوزي[٣] الكارونيه على أنها «نوع من السفن». ويقول كندرمان[٤] إن الكلمة ذات قرابة بالكلمة الفارسية كارڤان. ولم تكن القافلة «كارڤان» كلمة تطلق على الحملة الأرضية وحدها، كما أن جال[٥] يحدد معنى الكلمة بأنها «صحبة من التجار أو الحجاج الأتراك، يسافرون سويا، تحت غطاء في العادة سواء كان ذلك عن طريق البر أو عن طريق البحر». وربما كانت الكارونية تستخدم في مثل هذه الرحلات[٦].

خيطية:

هذا الإسم، وجمعه خيطيات، موجود في كل من مجموعة السفن التي أعدها المقدسي وتلك التي أعدها أبو القاسم[٧]. ويحدد دي جويج[٨] معناها بأنها «نوع من السفن... ربما اشتقت اسمها من بنيانها» كما يشير إلى فقرة عند ابن جبير[٩] يقرر فيها إنها كانت تشد إلى بعضها بحبال من ألياف أشجار جوز الهند. ويحدثنا ياقوت[١٠] عن المراكب الخيطية التي كانت تبنى في الأبالة، والتي كانت تتم على متنها الرحلات إلى الصين. ويقول دي جويج[١١] أيضا إنه كانت هناك سفن تبنى من ألواح قوية من خشب الساج وتوصل ببعضها

---

(١) B.G.A., III, 31; IV, 231

(٢) انظر: Kindermann, Schiff, 15; Fraenkel, 243

(٣) Supplément, II, 434

(٤) Schiff, 88

(٥) تحت Caravane.

(٦) Kindermann, Schiff, 88, 97

(٧) B.G.A., III, 32; IV, 231

(٨) B.G.A., IV, 231.

(٩) ص ٧٠. انظر ما سبق.

(١٠) B.G.A., VII, 360.

(١١) B.G.A., VIII, Gloss. XX.

بخيوط من ألياف النخيل بدلا من وصلها بالمسامير. وهذا النوع من السفن قد يماثل «الجلبة» التي ورد ذكرها مرتبطا بالبحر الأحمر وخليج عدن على وجه الخصوص[١].

معبر:

هناك صيغتان أخريتان لهذه الكلمة، وجمعها «معابر» والمؤنث[٢] «معبرة». وتشرح المعاجم[٣] هذه الكلمة بأنها شيء يوضع على الأنهار مثل القنطرة أو القارب. وقد تدل على سفينة تستخدم لقياس عرض النهر[٤]. ويرى دي جويج إن هذا المصطلح يستخدم على نحو اكثر تخصصا في القائمة التي وضعها المقدسي لأسماء السفن[٥]، بالإضافة إلى معناها العام، وهو «سفينة». ويستخدم الطبري[٦] الكلمة للدلالة على سفينة بضائع أو نقل، ويستخدمها بطرق أخرى متعددة ترتبط «بالشذوات» والسُمَيْريات في سنوات ٢٥٨ هـ/ ٨٧٢ م، و٢٦٧ هـ/ ٨٨٠ م، و٢٦٩ هـ/ ٨٨٢ م. ويتضح من السياق أن العرب قد استخدموا هذه السفن على قنوات دجلة لنقل القوات[٧]. وحتى اليوم فإن العبارات العاملة على مياه دجلة والفرات «تسير عبر النهر بواسطة حبل معلق»، وهي تسمى «معبر»، وهي في بعض الأحيان عبارة عن قوارب خشبية بدائية الصنع ذات سطح متسع مفتوح لنقل الحيوانات والسيارات[٨].

مكية:

في رأي دي جويج[٩] إن الكلمة تدل على نوع من السفن يستخدم لنقل

---

(١) انظر: Kindermann, Schiff, 19, 26; Lammens, Mots Français, 84

(٢) لسان العرب، جـ٦، ص٢٠٤؛ تاج العروس، جـ٣، ص٣٧٨.

(٣) لسان العرب، جـ٦، ص٢٠٤ (٦)؛ تاج العروس، جـ٣، ص٣٧٦ (٣٣).

(٤) أنظر: Kindermann, Schiff, 102; Fraenkel, 213.

(٥) B.G.A., IV, Gloss., 295.

(٦) جـ٣، ص١٨٧١، ص١٩٤٨، ص١٩٦١، ص١٩٦٨، ص٢٠٠١، ص٢٠٩٤.

(٧) بما في ذلك القائد. الطبري، جـ٣، ص١٨٧١؛ والمشاة، جـ٣، ص١٩٤٨؛ والفرسان والرجالة، جـ٣، ص٢٠٧٣.

(٨) Ritter, Der Islam, IX, 1919, 141, Kindermann, Schiff, 102.

(٩) B.G.A., IV, Gloss., 355; Wüstenfeld, N.G.W.Gött, 1880.

الحجاج إلى مكة التي ارتبط بها اسم السفينة.

مسبحية:

ترتبط فكرة السفينة ارتباطا وثيقا بالمعنى الأصلي للفعل العربي «سبح» ولكنها نادرا ما تستخدم في هذا المعنى[٦].

مثلثة:

ينتمي الإسم إلى فصيلة أسماء الـ(٢)، المشتقة من الأرقام، وهي من بين تلك السفن التي ذكر ابن بطوطة[٧] منها «الرُبعي»، و«الثُلثي»، و«النصف». وهي تدل على ثلاث قوارب صغيرة تسير بالجذاف تسير في ركاب سفينة صينية كبيرة أو «جنك». ويرى يول Yule أن الأسماء تدل على حجمها النسبي.

رُقيِّة:

جمعها رَقيّات. ويقول دي جويج[١] إن من المحتمل تماما أن تكون السفينة قد أخذت اسمها عن مدينة الرقة، أو من حقيقة أنها استخدمت في هذا المكان للملاحقة في المياه الضحلة. ويستخدم الطبري[٢] صيغة الجمع حين يحدثنا عن أسطول الموفق سنة ٢٦٩ هـ/ ٨٨٢ م، وحين يحدثنا عن «الشذا» و«السميريات» التي كانت تستخدم لنقل القوات على صفحة نهر دجلة.

شبوق:

يصر مورتيز[٣] على أن «صنبوق» هي التصويب الصحيح لهذه الكلمة. ويفضل لامانس[٤] أن يستخدم «شبك» بدلا من «شبوق» التي استخدمها المقدسي.

---

(١) Kindermann, Schiff, 98.

(٢) الرحلة، جـ ٤، ص ٩٢.

Cathay and the Way Thither, IV, 25; Kindermann, Schiff, 94.

(٣) B.G.A., IV, 249.

(٤) جـ ٣، ص ٢٠٧٤.

(In Feslochrift Ed. Sachau, 439. أنظر ما سبق في الملحق رقم ٢.

(Mots Français, 86, V. Kindermaan, Schiff, 45

شذا:

للمصطلح صيغتان في الجمع، «شذوات»، و«شذاءات»[1]. ومعناها في القاموس[2] «نوع من السفن»، وهي مركب صغير مثل «الزبزاب» أو «الزبزب»، ويمكن أن تكون مركبا حربيا. ويشك الأزهري[3] في كون الكلمة عربية الأصل.

وغالبا ما يرد هذا الإسم في الروايات التي أوردها الطبري[4] عن حروب الزنـــج، حيــث يرد ذكر «السمــيريــات» و«الشذا»، أو «الشذوات» و«السميريات» كثيرا. ويمكن أن نفترض أنها كانت نوعا من السفن يشبه «السميريات»، على الرغم من أن الإشارات لا تدل على شيء كهذا. كما أن الطبري[5] يحكي أنه حين كان المنصور بن جعفر يسلح نفسه ضد الزنج في سنة ٢٥٧ هـ/ ٨٧٠ م أضاف «شذا الجنابيات»، و«السفن»، وسفن النقل، إلى «الشذا» التي كانت لديه بالفعل. ويبدو من المحتمل أن أسمها تحول إلى «جنابة» على الساحل الشمالي للخليج العربي[6].

شنكولية:

يعتـبر دي جويج[7] أن هـذه الكلمـة «اسم لسفينـة مشتـق من كلمـة «شنكول» الفارسية، والتي تعني لصاً، ومن ثم فإن معناها مركب قرصنة».

سوقية:

ربما كانت هذه السفينة «مركباً تجارياً» من المراكب العاملة في خدمة التجار، لأنها تبدو مشتقة من كلمة «سوق» العربية. ويكتفي دي جويج[8] بتسميتها «نوعا من السفن» ولا يبذل أية محاولة أخرى لشرحها.

---

(١) الطبري وعريب، ص٢٨، ص٥٥ يستخدمان «شذوات»، «وكتاب العيون» يستخدم شذاءات.

(٢) تاج العروس، جـ١٠، ص١٩٥.

(٣) نقله تاج العروس، جـ١٠، ص١٩٥. عن أصل الكلمة انظر Fraenkel

(٤) جـ٣، ص١٩٤٨، ص١٩٦١، ص١٩٦٥، ص١٩٦٦.

(٥) جـ٣، ص١٨٤٤.

(٦) أنظر كندرمان، Schiff, 48.

(٧) B. G. A., IV, Gloss., 277.

(٨) B. G. A., IV, Gloss., 267; Kindermann, Schiff, 45

تلوي: ٨

استخدم المقدسي وأصحاب المعاجم هذه الكلمة. ويصف القاموس[١] هذه السفينة بأنها نوع من السفن الصغيرة. وربما تكون قد اتخذت إسمها هذا لأنها تتبع السفن الكبار[٢].

طيرة:

لا يمكن أن نظن هذه الكلمة تحريفا لكلمة «طيار». ويقول كندرمان[٣] إن إحدى المعاني الواردة في القاموس لهذه الكلمة معنى سمكة من نوع ما. وربما كانت كلمة «طيرة» تدل على نوع من سفن الصيد.

طيّار:

وجمعها «طيَّارات». ويقول المدائني[٤] إنها نوع من السفن، على أن يصفها فوللرز[٥] بأنها نوع من السفن سريع الحركة للغاية مما يربطه بالمعنى الأصلي لكلمة «طيار» العربية. وقد ورد الإسم في القائمة التي وضعها المقدسي والقائمة التي وضعها أبو القاسم[٦]، كما ذكره الذهبي. ويشير عريب[٧] إلى «طيار» كان يستخدم في بغداد لرحلة الوزير ابن خاقان بعد استقراره بباب الشماسية ومن المسلم به أن القائد «ابن رائق» قال إن الابحار في «طيار» على صفحة دجلة وسماع صرخة البحار أعز عليه من ملك الشام كله[٨]. وكان المحسن ينوي أن يلقي «ابن قرابة» في المياه حين أبحر معه على متن «طياره» فوق مياه دجلة، ولكنه لم يفلح[٩]. وكان اسطول البريدي في البصرة، سنة ٣٢٩ هـ/ ٩٤١ م، يضم «الطيارات»، كما ذكر المسعودي[١٠]. والمعلومات نفسها

---

(١) البستاني، المحيط، ص١٧١.

(٢) أنظر Kindermann, Schiff, 15؛ تاج العروس، جـ١٠، ص٥٣؛ لسان العرب، جـ٨، ص١١٢.

(٣) Schiff, 61.

(٤) ص٩٩.

(٥) Lexicon Persico-Latinum, tayyara.

(٦) الذهبي، الطبقات، جـ١، ص٦١؛ B.G.A., III, 31; IV, 231;

(٧) ص٣٧.

(٨) ابن سعيد، ص٢٩.

(٩) عريب، ص١١٤.

(١٠) مروج الذهب، جـ٨، ص٣٤٥.

موجودة في «لغات العرب»[١]، ومقتبسة عن الهمداني الذي اوردها على النحو التالي «زبازب»، «طيارات»، «حديديات» و«شذاءات». ويقول المسعودي[٢] إنه حدث في سنة ٣٣٣ هـ/ ٩٤٥م أن ركب الخليفة المستكفي متن «غزال» يسمى «الطيار». وقد استخدم «التنوفي» الكلمة «طيار» للدلالة على قارب يسير على صفحة دجلة ويفضله الأعيان[٣]. وفي سنة ٣٩٩ هـ/ ١٠٠٨م سجل ابن تغري بردي[٤] وفاة أم الخليفة القادر التي كانت قد أخذت على متن «طيار» حتى تدفن في الرصافة.

ولجية:

يعتقد دي جويج[٥] أنه ربما يكون المصطلح مشتقا من «ولجه»، وجمعها «أولاج»، أي ولج الشاطىء، أو مكان الرسو. وفي هذه الحال فإنها قد تعني سفينة إنزال على الساحل.

واسطية:

هذه الكلمة تدخل ضمن مجموعة أسماء السفن الدالة على الأماكن التي بنيت بها[٦]. وربما كانت مرتبطة بواسط حيث كانت صناعة السفن متقدمة وهامة للغاية بسبب حركة الملاحة الكثيفة فوق النهر هناك[٧]. وهذه «الواسطية» ماتزال تستخدم حتى اليوم[٨].

زبرباذية:

وفقا لما جاء بالمخطوط الذي ترجمه جيلدميستر[٩] كانت سفن بغداد التي تعبر عليها الناس والحيوانات من ضفة إلى أخرى تسمى «الزبزابيات». وهو

---

(١) جـ ٥، ص٦٤٦.
(٢) مروج الذهب، جـ ٨، ص٣٧٧.
(٣) نشوار المحاضرة، طبعة مرجليوت، جـ ١، ص١٦، ص٣٩.
(٤) جـ ٤، ص٢٢١.
(٥) 488.
(٦) Kindermann, Schiff, 61
(٧) الزيات، لغة العرب، جـ ٥، ص٤٦٣.
(٨) عن واسط انظر Streck, E.I., IV, 1128-1132
(٩) N.G.W., Gött., 1882, 439

يعلق على هذا بقوله: «ويمكن أن نجد علاقة بين هذه و«الزبزاب» التي هي سفينة كبيرة؛ وعلى أية حال، فإنه لما كان الجوهري والقاموس يذكران «الزنبرية» على أنها سفينة ذات قاع كامل، فمن الممكن تفسيرها على هذا النحو». ويعتقد كندرمان[١] ان «الزبر بادية»، التي جاءت في قائمة المقدسي، تبدو كما لو كانت خطأ في نسخ إحدى الكلمات التي سبق ذكرها.

زبزب:

جمعها «زبازب»، وهي ضمن قائمة المقدسي، وقائمة ابن القاسم[٢]. وتحددها القواميس[٣] بأنها نوع من السفن. وتحت حكم الخليفة المتقي، كانت بمتناول البريدي في البصرة قوتان كبيرتان إحداهما برية والأخرى بحرية، وكانت القوة البحرية مؤلفة من «الشذوات»، و«الطيارات»، و«الزبازب» - التي هي مراكب كبيرة وصغيرة يمكن للرجال أن يقاتلوا على ظهرها[٤].

زورق:

للكلمة صيغتا جمع؛ «زوارق» و«زواريق». وهي ماتزال شائعة الاستخدام حتى اليوم للدلالة على المراكب الصغيرة[٦]. وتسميها القواميس «سفينة صغيرة»[٥]. ويمكن استخدام الزورق في عدة أغراض متنوعة. وكما جاء في قصص السندباد البحري[٧]، فإن السفينة يكون عليها «زورق» يستخدم في النزول الى البر. وكان من عادة الحجاج القادمين من الشمال أن يغدوا بالبحر وفي سنة ٣٤٨ هـ/ ٩٥٩م غرق ألف منهم أثناء إبحارهم في نهر دجلة في عشر «زوارق» كبيرة[٨] وكانت هذه الزوارق ذات قيمة كبيرة بالنسبة للملاحة في أنهار وقنوات بلاد النهرين. وقد لاحظ كل من

---

(١) Schiff, 34

(٢) B.G.A., III, 31; IV, 231

(٣) لسان العرب، جـ١، ص٤٢٩؛ تاج العروس، جـ١، ص٢٨٥.

(٤) المسعودي، مروج الذهب، جـ٨، ص٣٤٥.

(٥) Schiaparelli, Vocabulista, under, Barca 267, and Navis, 488-489.

(٦) تاج العروس، جـ٦، ص٣٦٩؛ لسان العرب، جـ١٢، ص٥، ابن سيده، المخصص، جـ١٠، ص٢٦.

(٧) Ed. Machuel, 101

(٨) ابن مسكويه، طبعة كايتاني، جـ٦، ص٢٣٤.

الاصطخري[١] وابن حوقل[٢] عددا من هذه المراكب تسير فوق مياه الأنهار الصغيرة في البصرة. وغالبا ما يذكر الطبري[٣] هذه القوارب مرتبطة بهذا الاقليم. وقدم الفرنج زورقا اسلاميا في سنة ١١٩٠ - ١١٩١م كان يبحر بالقوات والأموال إلى عكا[٤]. وفي المخطوط الذي ترجمه جيلد ميستر[٥] ورد ذكر الزوارق بعد «القراقير» التي جاءت الاشارة إليها كسفن تحمل البضائع فوق مياه البحر المتوسط.

(١) B.G.A., I, 80
(٢) B.G.A., II, 159
(٣) جـ٣، ص١١٦٨، ص٢٠٧٤.
(٤) ابن شداد R.H.C., III, 190
(٥) N.G.W. Gött., 1882, 433

المحتويات